



ПОСТАНОВЛЕНИЕ

КАРАР

«27» 11 2024 г.

№ 1450

Об утверждении программы комплексного развития транспортной инфраструктуры г.Нурлат Нурлатского муниципального района Республики Татарстан на 2025-2030 годы

В соответствии с п.2 раздела II протокола от 27.07.2016 № 58 селекторного совещания с руководителями субъектов Российской Федерации по вопросу реализации нормативных правовых актов в сфере транспорта и дорожного хозяйства у Министра транспорта Российской Федерации М.Ю. Соколова в части касающейся разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры для муниципальных образований, письмом Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан от 19.12.2016 № 03-16/5899, в целях обеспечения развития транспортной инфраструктуры в г.Нурлат Нурлатского муниципального района Республики Татарстан с повышением уровня её безопасности Исполнительного комитета г.Нурлат Нурлатского муниципального района Республики Татарстан Исполнительный комитет Нурлатского муниципального района Республики Татарстан

ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры г.Нурлат Нурлатского муниципального района Республики Татарстан на 2025-2030 годы согласно приложению.

2. Контроль за исполнением настоящего постановления возлагаю на первого заместителя руководителя Исполнительного комитета Нурлатского муниципального района.

И.о. руководителя



Р.Г. Гиниятуллин

Приложение к постановлению
исполнительного комитета
Нурлатского муниципального района
Республики Татарстан
от 27.11.24 № 1450

**Программа комплексного развития транспортной
инфраструктуры г. Нурлат Нурлатского
муниципального района Республики Татарстан
на 2025-2030 годы**

2024 год

Заказчик:

Исполнительный комитет Нурлатского муниципального района Республики Татарстан

Юридический адрес: 423040, Республика Татарстан, Нурлатский район, г. Нурлат, ул. Советская, д.117

Фактический адрес: 423040, Республика Татарстан, Нурлатский район, г. Нурлат, ул. Советская, д.117

Разработчик:

ИП Жеребцова М.А.

Юридический адрес: 355047, Ставропольский край, г.Ставрополь, пр-к Кулакова, д.65 к1

Фактический адрес: 355047, Ставропольский край, г.Ставрополь, пр-к Кулакова, д.65 к1

Контакты:

Email: ekonomikproekt@yandex.ru

Веб-сайт: <http://ekonomikproekt.ru>

Телефон: +7 (988) 675-16-23, +7 (962) 010-50-88

_____ Жеребцова М.А.

Содержание

| | | |
|------|--|----|
| 1. | Паспорт программы | 5 |
| 2. | Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры | 7 |
| 2.1 | Анализ положения поселения в структуре пространственной организации Республики Татарстан..... | 7 |
| 2.2 | Социально-экономическая характеристика поселения, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса..... | 8 |
| 2.3 | Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта..... | 12 |
| 2.4 | Характеристика сети дорог, параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузку на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери), оценка качества содержания дорог..... | 14 |
| 2.5 | Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации. обеспеченность парковками (парковочными местами)..... | 16 |
| 2.6 | Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока..... | 17 |
| 2.7 | Характеристика условий движения пешеходов, велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности..... | 18 |
| 2.8 | Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств..... | 21 |
| 2.9 | Анализ уровня безопасности дорожного движения..... | 22 |
| 2.10 | Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения..... | 24 |
| 2.11 | Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры..... | 27 |
| 2.12 | Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры | 28 |
| 2.13 | Оценка финансирования транспортной инфраструктуры..... | 29 |
| 3 | Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов | 30 |
| 3.1 | Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения..... | 30 |
| 3.2 | Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения..... | 32 |
| 3.3 | Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта... .. | 33 |
| 3.4 | Прогноз развития дорожной сети..... | 33 |
| 3.5 | Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения..... | 34 |
| 3.6 | Прогноз показателей безопасности дорожного движения..... | 34 |
| 3.7 | Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения..... | 35 |

| | | |
|------|---|----|
| 4 | Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и выбор предлагаемого к реализации варианта | 35 |
| 5 | Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры..... | 37 |
| 5.1 | Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта..... | 37 |
| 5.2 | Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов..... | 38 |
| 5.3 | Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства..... | 38 |
| 5.4 | Мероприятия по развитию инфраструктуры для движения пешеходов, велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности..... | 39 |
| 5.5 | Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб..... | 39 |
| 5.6 | Мероприятия по развитию сети дорог..... | 39 |
| 5.7 | Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков..... | 39 |
| 5.8 | Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем..... | 40 |
| 5.9 | Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения..... | 40 |
| 5.10 | Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности..... | 41 |
| 6 | Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры..... | 41 |
| 7 | Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры..... | 44 |
| 8 | Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры | 46 |
| | Приложение 1..... | 48 |
| | Приложение 2..... | 54 |

1. Паспорт программы

| | |
|---|---|
| Наименование Программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры г.Нурлат Нурлатского муниципального района Республики Татарстан на 2025 -2030 годы (далее – Программа) |
| Основание для разработки Программы | <p>-Федеральный закон от 10.12.1995 года № 196 «О безопасности дорожного движения»;</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>-Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;</p> <p>-Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, муниципальных округов, городских округов»;</p> <p>-Генеральный план муниципального образования;</p> <p>-Иные нормативно-правовые документы, необходимые для подготовки Программы.</p> |
| Заказчик Программы и его местонахождение | <p>Исполнительный комитет Нурлатского муниципального района Республики Татарстан</p> <p>Местоположение: 423040, Республика Татарстан, Нурлатский район, г. Нурлат, ул. Советская, д.117, 8(84345) 3-19-00.</p> |
| Разработчик Программы и его местонахождение | <p>Индивидуальный предприниматель Жеребцова Марина Алексеевна</p> <p>Местоположение: 355047, Ставропольский край, г. Ставрополь, пр-к Кулакова, д. 65/1</p> |
| Цели и задачи Программы | <p>Цели программы:</p> <p>а) безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности);</p> <p>б) доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности;</p> <p>в) развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - перевозка пассажиров и грузов;</p> <p>г) развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;</p> <p>д) условия для управления транспортным спросом;</p> <p>е) создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;</p> <p>ж) создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;</p> <p>з) условия для движения пешеходов, велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности;</p> <p>и) эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.</p> <p>Задачи программы:</p> <p>1. Формирование перечня мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству объектов транспортной инфраструктуры муниципального образования, предусмотренных стратегией социально-экономического развития муниципального образования, государственными и муниципальными программами. Генеральным планом</p> |

| | |
|---|---|
| | <p>муниципального образования.</p> <p>2. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по ремонту и строительству объектов транспортной инфраструктуры.</p> |
| Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры | <p>Индикаторами, характеризующими успешность реализации Программы, станут:</p> <p>а) увеличение протяженности автомобильных дорог (улиц) местного значения;</p> <p>б) снижение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения;</p> <p>в) создание современной системы безопасности дорожного движения в структуре улично-дорожной сети, сокращение количества пострадавших и тяжести последствий в результате дорожно-транспортных происшествий;</p> <p>г) снижение социальных и транспортных рисков, дорожно-транспортных происшествий;</p> <p>д) снижение количества выбросов вредных веществ в атмосферу от автотранспортных средств.</p> |
| Срок и этапы реализации Программы | Срок Программы: с 2025 по 2030 годы, без разбивки на этапы. |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры | <p>Мероприятия программы (инвестиционные проекты) направлены на развитие объектов транспортной инфраструктуры по направлениям:</p> <p>а) мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта;</p> <p>б) мероприятия по развитию транспорта общего пользования;</p> <p>в) мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие парковочного пространства;</p> <p>г) мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения;</p> <p>д) мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб;</p> <p>е) мероприятия по развитию сети дорог муниципального образования;</p> <p>ж) комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения;</p> <p>з) мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения.</p> |
| Объемы и источники финансирования Программы | <p>Общий объем финансирования Программы составляет в 2025–2030 годах – 236000 тыс. рублей за счет бюджетных средств разных уровней.</p> <p>Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджетов на соответствующий год.</p> |

2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

2.1 Анализ положения поселения в структуре пространственной организации Республики Татарстан

Граница муниципального образования «город Нурлат» принята в соответствии с Законом Республики Татарстан от 13 декабря 2014 года № 113-ЗРТ «Об установлении границ территорий и статусе муниципального образования «Нурлатский муниципальный район» и муниципальных образований в его составе» (с изменениями и дополнениями).

В состав муниципального образования «город Нурлат» в соответствии с этим законом входит город Нурлат и прилегающие к нему территории.

Муниципальное образование «город Нурлат» расположено в южной части Республики Татарстан, в юго-восточной части Нурлатского муниципального района. Граничит с Самарской, Ульяновской областями, Алькеевским, Алексеевским, Аксубаевским, Черемшанским муниципальными районами Республики Татарстан.

Общая площадь муниципального образования «город Нурлат» составляет 3766,5007 га, в т.ч. площадь населенного пункта 2376,0647 га.

Согласно Стратегии социально-экономического развития Республики Татарстан до 2030 года, утвержденной Законом Республики Татарстан от 17 июня 2015 г. №40-ЗРТ, Нурлатский муниципальный район входит в Альметьевскую экономическую зону. Отраслевая специализация Альметьевской экономической зоны: нефтедобыча и добыча попутного газа, производство нефтяного и прочего оборудования, агропромышленный комплекс, производство строительных материалов.

Транспортная связь муниципального образования «город Нурлат» с другими поселениями и районами Республики Татарстан в настоящее время осуществляется через автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения и автомобильные дороги местного значения, а также через железнодорожный транспорт.

Территориальная организация муниципального образования «город Нурлат» является частью системы расселения Нурлатского муниципального района, которая входит в систему расселения Республики Татарстан и характеризуется как общими признаками развития ее территории, так и конкретными градостроительными ситуациями.

Основным системообразующим фактором в системе расселения является автомобильная дорога, по которой осуществляется связь населенных пунктов друг с другом, с административным центром Республики Татарстан - г.Казань. В муниципальном образовании «город Нурлат» такой автомобильной дорогой является дорога регионального или межмуниципального значения «Чистополь-Аксубаево-Нурлат».

Вторым системообразующим фактором является речная сеть, по которой в результате исторического развития начала формироваться система расселения территории поселения, района и всей территории Республики Татарстан. В муниципальном образовании «город Нурлат» речная сеть представлена рекой Кондурча.

На начало 2024г. средняя плотность муниципального образования «город Нурлат» составила 1465,71 чел. на 1 кв.км.

На территории муниципального образования «город Нурлат» население, с общей численностью 33125 человек, проживает в административном центре – г.Нурлат, где размещены административные функции, организации образования, культуры, здравоохранения, предприятия торговли.

2.2 Социально-экономическая характеристика поселения, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

Демографический потенциал

Демографический фактор оказывает наибольшее влияние на уровень хозяйственного освоения территории и экономического развития общества.

По данным, предоставленным исполнительным комитетом муниципального образования «город Нурлат», на начало 2024г. численность населения составила 33125 человек.

Следует обратить внимание, что численность населения трудоспособного возраста (17397 человек) больше населения старше трудоспособного возраста (7065 человек), что является положительной тенденцией. Таким образом, возрастная структура характеризуется значительной долей населения трудоспособного возраста, меньшей долей группы старше трудоспособного возраста и невысоким уровнем группы младше трудоспособного возраста.

Также по данным исполнительного комитета в поселении смертность преобладает над рождаемостью. Как следствие, естественный прирост населения имеет отрицательное значение. Миграционный прирост населения имеет также отрицательное значение.

Жилищный фонд

На 01.01.2024г. объем жилищного фонда муниципального образования «город Нурлат» составляет 431475 кв.м общей площади жилья, в том числе в жилых домах (индивидуально-определенных зданиях) – 431050 кв.м., в многоквартирных домах – 425960 кв.м. В настоящее время жилищный фонд муниципального образования «город Нурлат» представлен многоквартирной жилой застройкой и индивидуальной застройкой.

Таблица 1

Характеристика существующего жилищного фонда муниципального образования «город Нурлат» на начало 2024 года

| № п/п | Наименование | Обеспеченность, кв.м/чел. | Многоквартирный (многоэтажный) жилищный фонд, кв.м | Индивидуальный жилищный фонд, кв.м |
|-------|--------------|---------------------------|--|------------------------------------|
| 1 | г.Нурлат | 30,0 | 590060 | 431050 |

Производственные территории

На территории муниципального образования «город Нурлат» расположены следующие функционирующие предприятия и объекты промышленности: Нефтехранилище, ГБУ «Нурлатский лесхоз», ООО «Мякиш», Сетевая пекарня «Дом Хлеба», ООО «Спецэнергомонтаж», ЗАО «Нурлатский элеватор»,

Лесопильное производство, Завод профилепрокатный, Металлобаза, ООО Татбурнефть Лениногорское управление тампонажных работ, ЦЭО ООО «Управляющая компания Татбурнефть», Завод «Центр кровли», СПСК «Восток», ИП Мустафин «Кованые изделия», Производство железобетонных изделий и недействующее предприятие ЗАО «Нурлатский сахар».

Также на территории городского поселения расположены прочие объекты, связанные с производственной деятельностью: Склады инертных материалов, Склад профильного настила, Пункт приема металлолома, База ЭПУ «Нурлатгаз», НГДУ «Нурлатнефть», Дирекция по тепловодоснабжению Ульяновского участка станции Нурлат, Промплощадка Нурлатского РУЭС Альметьевского ЗУЭС ПАО Таттелеком, Производственная база Нурлатского управления автомобильных дорог ООО «Татнефтедор», ООО «ТТД Татнефть», Производственная база «Татграс сервис», База производственного обслуживания НГДУ «Нурлатнефть», Промплощадка «ТрансСервисНурлат», ООО «Мехсервис-НПС», Производственные базы Лукойл, Производственная база ПО «Нурлатское райпо», Территориально-производственное предприятие «ТатРИТЭКнефть» и т.д.

Агропромышленный комплекс

Агропромышленный комплекс представляет собой совокупность отраслей макроэкономики, занятых производством продуктов питания и снабжением ими населения, производством средств производства для сельского хозяйства и обслуживанием сельского хозяйства.

Важнейшими отраслями агропромышленного комплекса являются отрасли растениеводства и животноводства.

Основная сельскохозяйственная специализация муниципального образования «город Нурлат» животноводство и растениеводство.

Растениеводство делится на подотрасли, связанные с выращиванием определенных групп культурных растений. Основными являются зерновое хозяйство, картофелеводство и овощеводство, выращивание технических культур, кормопроизводство (выращивание кормовых культур) и садоводство.

Главными отраслями животноводства являются молочное и мясное скотоводство.

На территории муниципального образования «город Нурлат» имеются функционирующие объекты агропромышленного комплекса:

- Садовый центр с питомником, овцеводческая ферма «КФХ Тямаев И.И» мощностью 320 голов, расположенные в г.Нурлат;

- Конный завод, зерносклад, машинно-тракторная станция, расположенные в Верхненурлатском микрорайоне.

Также на территории расположены недействующие крестьянско-фермерские хозяйства.

Туристско-рекреационный потенциал

Гидрографическую сеть муниципального образования «город Нурлат» образует река Кондурча, которая протекает по территории поселения, а также ее притоки и ручьи. Гидрографическую сеть дополняют озера и пруды. На территории МО «город Нурлат», двадцать парков культуры и отдыха, бульвар «Кариева» и благоустроенный парк (пляж) «Кондурча».

Транспорт и дорожная деятельность

Анализ организационной работы в сфере транспорта и дорожной деятельности показал, что задачи по ОДД на территории муниципального образования «город Нурлат» фактически решают органы местного самоуправления муниципального образования. Уставом муниципального образования «город Нурлат Нурлатского муниципального района» Республики Татарстан (в ред. от 24.10.2023 №111) к вопросам местного значения относятся:

- дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения в границах поселения и обеспечение безопасности дорожного движения на них, включая создание и обеспечение функционирования парковок (парковочных мест), осуществление муниципального контроля на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве в границах поселения, организация дорожного движения, а также осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации;

- создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах поселения.

Анализ нормативного правового и информационного обеспечения официального сайта Нурлатского муниципального района деятельности в сфере дорожной деятельности и транспорта на территории муниципального образования показал следующее.

Действующая в РФ правовая база в сфере дорожной деятельности и транспорта не позволяет четко распределить обязанности и ответственность субъектов ОДД на всех уровнях, установить их функциональные связи, координировать их деятельность, рационально планировать осуществление комплексных мероприятий в данной сфере. При этом нормотворчество на муниципальном уровне не предусматривается.

Система информационного обеспечения деятельности органов местного самоуправления в сфере дорожной деятельности и транспорта в достаточной мере отражена на официальном сайте Администрации Нурлатского муниципального района.

В условиях ограниченного бюджета муниципального образования «город Нурлат» развивать транспортную инфраструктуру в достаточной мере не представляется возможным. Предусматриваемые ежегодно бюджетные средства направлены на содержание и ремонт автомобильных дорог, что позволяет лишь поддерживать существующее состояние транспортной инфраструктуры. Поэтому для реализации мероприятий на транспорте и в дорожной сфере необходимо привлечение денежных средств регионального бюджета.

Оценка транспортного спроса

Макроположение муниципального образования «город Нурлат» можно охарактеризовать как относительно выгодное. В целом территория поселения, располагается в зоне влияния основных транспортных магистралей. Автомобильный транспорт представлен сетью автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, является наиболее перспективным и социально значимым для муниципального образования. Нурлатский муниципальный район находится на границе с Самарской областью. По

территории района проходит 408,9 км автомобильных дорог регионального значения, основные дороги которые имеют интенсивное движение транспорта, большой транзитный грузопоток проходит через город Нурлат (автодорога «Нурлат-Кузайкино», «Чистополь-Аскубаево-Нурлат», «Объездная г. Нурлат», «Нурлат-Чувашский Тимерлек». В непосредственной близости от автодорог расположены школы, пешеходные переходы не обеспечивают безопасность дорожного движения, имеют только разметку и дорожные знаки, хотя имеется потребность в светофорах и освещении.

Потребность в передвижении называют транспортным спросом. Он выражается в виде пассажиропотоков, грузопотоков, пешеходных потоков, объемов движения и перевозки, общей подвижности населения. При этом вся инфраструктура городского транспорта, подвижной состав и другие составляющие (или комплекс параметров их характеризующих) – транспортное предложение. Транспортное предложение ~~на~~ напрямую воздействует на транспортный спрос, при качественной модернизации транспортной системы или отдельных её элементов всегда наблюдается рост тех или иных показателей транспортного спроса. Транспортный спрос определяется показателями транспортной подвижности населения. Подвижность населения во многом определяют эффективность экономической системы и социальные условия жизни населения. Потребность человека в передвижении зависит от уровня развития общества, социальной структуры, уклада жизни, характера расселения по территории муниципального образования, культурно-бытовых потребностей, концентрации мест жительства и мест работы, градостроительного развития территории.

В основе оценки транспортного спроса лежит анализ передвижения населения с определенными целями к объектам тяготения. Можно выделить основные группы объектов тяготения:

- Объекты социальной сферы. Учебные – поездки учащихся, студентов в учебные заведения и обратно. Доля передвижений, в соответствии с этой целью, составляет 10%. Культурно-бытовые – поездки по различным личным и бытовым нуждам, являющиеся эпизодическими и зависящие от доходов, социального статуса, рода занятий, возраста и др.

- Объекты трудовой деятельности. Служебные – поездки в рабочее время при производственной необходимости или выполнении служебных обязанностей. Трудовые – поездки на работу, с работы. Эти передвижения наиболее устойчивые и составляют 50–60%.

- Узловые объекты транспортной инфраструктуры. К ним можно отнести автовокзал, ж/д вокзал.

Передвижение населения на территории муниципального образования имеет сложную комбинированную структуру. Сочетается как пешеходные, так и транспортные передвижения, включающие в себя индивидуальный и общественный транспорт.

Выбор способа передвижения, вида транспорта и степени их использования зависят от ряда факторов: социальные (социальный статус, семейное положение, принадлежность к референтной группе), личностные (возраст, этап жизненного цикла семьи, род занятий, экономическое положение, образ жизни, представление о себе), культурные (культура, субкультура, принадлежность к социальному классу), психологические (мотивация), состояние развития транспортной системы,

качество транспортного обслуживания территории, уровень автомобилизации, расстояние передвижения и др.

Город Нурлат характеризуется достаточно стабильным и высоким уровнем транспортного спроса. Этому способствует планомерное развитие транспортной инфраструктуры. Градостроительная политика направлена на соблюдение уровня доступности социально-значимых объектов для населения. Пешеходное движение организовано по существующим тротуарам, сеть маршрутов общественного транспорта организована в соответствии с социальными потребностями населения. Рост пассажирооборота общественного транспорта свидетельствует о его высокой социальной значимости и необходимости дальнейшего развития. На срок действия программы планируется стабильный рост транспортного спроса.

Рост благосостояния населения стимулирует процесс автомобилизации, при котором человек отказывается от использования общественного транспорта. Привлекательность, популярность и интерес к общественному транспорту у населения также во многом зависит от внимания к вопросам его эффективного развития и финансирования.

Город Нурлат располагает значительным потенциалом для развития. Развитие экономики, туризма, культуры, социальной сферы влекут за собой увеличение грузовых и пассажирских перевозок, для реализации которых необходима более совершенная транспортная сеть. Роль автомобильного транспорта в рассматриваемый период значительно повышается.

2.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Транспорт, наряду с другими инфраструктурными отраслями, обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических целей. Транспорт - не только отрасль, перемещающая грузы и людей, а, в первую очередь, межотраслевая система, преобразующая условия жизнедеятельности и хозяйствования.

Эффективное функционирование транспорта, с одной стороны, является необходимым условием жизнедеятельности экономического комплекса и социальной сферы. С другой стороны, экономика и общество формируют потребности в развитии транспортной системы, которая по своим свойствам должна отвечать заданным параметрам потребителей транспортных услуг.

Транспортная инфраструктура является одним из важнейших элементов развития муниципального образования «город Нурлат». Ее эффективное функционирование и развитие являются необходимым условием повышения уровня и улучшения условий жизни населения. На сегодняшний день в целом транспортная инфраструктура обеспечивает конституционные гарантии граждан на свободу передвижения и делает возможным свободное перемещение товаров и услуг.

Транспортная структура муниципального образования «город Нурлат» является частью транспортной структуры Нурлатского муниципального района, которая в свою очередь интегрирована в транспортную сеть Республики Татарстан и представлена автомобильным транспортом.

Транспортно-географическое положение муниципального образования «город Нурлат», как и в региональном масштабе так и на локальном, внутрирайонном уровне, можно назвать выгодным, транзитным. Главным транспортным преимуществом территории муниципального образования «город Нурлат» выступает автодорога регионального или межмуниципального значения «Чистополь-Аксубаево-Нурлат» проходящая по территории.

Основу транспортной структуры муниципального образования «город Нурлат» составляет железнодорожный и автомобильный транспорт.

Железнодорожный транспорт

На территории г.Нурлат проходят железнодорожные пути общего пользования (Куйбышевская железная дорога участок дороги «Москва-Челябинск», «Адлер-Пермь», «Уфа-Рузаевка», «Ижевск-Адлер») и железнодорожные пути не общего пользования, проходящие по производственным территориям. Также в городе расположен железнодорожный вокзал по ул. Линейная, д. 12, построенный в 2004 году.

Автомобильный транспорт

Автомобильные дороги общего пользования являются важнейшей составной частью транспортного комплекса. В настоящее время улично-дорожная сеть муниципального образования «город Нурлат» и транспортный комплекс являются важнейшими элементами транспортной инфраструктуры и экономики муниципального образования. От уровня транспортно-эксплуатационного состояния и степени развития сети автомобильных дорог во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста, улучшения условий предпринимательской деятельности и повышения качества жизни населения.

Автомобильный транспорт – основной вид транспорта, с помощью которого осуществляются пассажироперевозки, а также завоз и вывоз продукции.

По форме собственности существующие автомобильные дороги общего пользования муниципального образования «город Нурлат» представлены дорогами регионального или межмуниципального и местного значения.

По территории проходят автомобильные дороги общего пользования регионального или межмуниципального значения общей протяженностью 12,0 км, автомобильные дороги местного значения общей протяженностью 13,3 км.

Перечень и протяженность автомобильных дорог регионального или межмуниципального и местного значения в границах муниципального образования «город Нурлат» представлен в таблице 2.

Таблица 2

Перечень автомобильных дорог в границах муниципального образования «город Нурлат» Нурлатского муниципального района Республики Татарстан

| № п/п | Наименование дорог | Протяженность (в границах поселения), км | в том числе | | | |
|---|---|--|-------------------|------------|-----------|--------------|
| | | | асфальто-бетонное | переходное | грунтовое | без покрытия |
| Автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения | | | | | | |
| 1 | Обход г. Нурлат | 3,3 | 3,3 | - | - | - |
| 2 | Нурлат - Нижний Нурлат - Степное Мамыково | 3,8 | 3,8 | - | - | - |
| 3 | Нурлат - Новое Иглайкино | 2,3 | 2,3 | - | - | - |
| 4 | Чистополь - Аксубаево - | 1,0 | 1,0 | - | - | - |

| № п/п | Наименование дорог | Протяженность (в границах поселения), км | в том числе | | | |
|--|--|--|-------------------|------------|-----------|--------------|
| | | | асфальто-бетонное | переходное | грунтовое | без покрытия |
| | Нурлат | | | | | |
| 5 | Нурлат - Шламка | 1,6 | 1,6 | - | - | - |
| | Всего | 12,0 | 12,0 | - | - | - |
| Автомобильные дороги местного значения (за исключением улично-дорожной сети населенных пунктов) | | | | | | |
| 1 | Верхний Нурлат-Новоиглайкинское сельское поселение | 0,6 | - | - | 0,6 | - |
| 2 | Подъезд к Верхнему Нурлату | 0,4 | 0,4 | - | - | - |
| 3 | Подъезд к Нижнему Нурлату | 0,3 | - | - | 0,3 | - |
| | Всего: | 1,3 | 0,4 | - | 0,9 | - |
| | ИТОГО | 13,3 | 12,4 | - | 0,9 | - |

2.4 Характеристика сети дорог, параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузку на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери), оценка качества содержания дорог

Автомобильные дороги, расположенные в границах населенных пунктов, делятся на главную улицу и улицу в жилой застройке. Главная улица осуществляет связь жилых территорий с общественным центром. Улица в жилой застройке осуществляет связь внутри жилых территорий с главной улицей.

Информация об улично-дорожной сети муниципального образования «город Нурлат» представлена на основании «Перечня автомобильных дорог общего пользования местного значения Нурлатского муниципального района Республики Татарстан и присвоении им индикаторных номеров», утвержденного Постановлением Исполнительного Комитета Нурлатского муниципального района Республики Татарстан от 29.11.2023 г. №1544 (с изменениями от 23.09.2024 г. №1113) и отражена в Приложении 1.

В настоящее время протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории муниципального образования «город Нурлат», на которой необходимо осуществлять дорожную деятельность, составляет 122,9 км, из них с асфальтобетонным покрытием – 109,1 км, с щебеночным – 4,9, с грунтовым – 8,9 км.

Сеть дорог муниципального образования «город Нурлат» делится на следующие микрорайоны:

1. Северо-Восточный (Дальняя, Юбилейная, Светлая, Звездная, С.Алишева, Н.Думава, Х.Туфан, Сайдашева, Жемчужная, Центральная, Юность, Малая, З.Т. Тимирязнова), общей протяженностью 8,306 км;

2. Восточный (Челнинская, Телестудии, Хафизова, Михеева, пер.Михеева, Филиппова, Ишкенева, Мухарметова, Ганеева, Захарова, Студенческая, Ленинградская, пер. Мухарметова, Нурлатская), общей протяженностью 9,13 км;

3. Северный (Кариева, А.Халикова, А.Фахрутдинова, Р.Валиахметова, Товарищеская), общей протяженностью 3,2 км;

4. м-н Сахарного завода (Карбышева, 1-я Дачная, 2-я Дачная, Солнечная, Радужная, Сиреневая, Заводская, пер.Заводской, Тукая, Циалковского, Московская, Маяковского, Ленина, Безымянная), общей протяженностью 12,094 км;

5. Курмыш (Мира, пер. Мифтахова, Мугинова, Курмышская), общей протяженностью 3,25 км;

6. Нижний Нурлат (Родниковая, Нижне-Нурлатская, Лесная, пер.Мамыковский, Рощевая, Мамыковская, Газовая), общей протяженностью

7. Верхний Нурлат (Луговая, Новая, Озерная, Верхне-Нурлатская, Набережная, Торговая, Цветочная), общей протяженностью 5,64 км;

8. Ключи (Совхозная, Клубная, Дорожная, Ташкентская, Подгорная, Есенина, Камская, Хусаинова, Ключевая, Волжская, Ключинская, Талькова), общей протяженностью 3,863 км;

9. Юго-Западный (Ахметова, Андреева, Юданова, Киямова, Виссарионова, Тихая, Рябиновая, Дубравная, Куйбышева), общей протяженностью 6,499 км.

Дороги расположены в границах населенного пункта в связи с этим скоростной режим движения, в соответствии с п. 10.2 ПДД, составляет 60 км/ч с ограничением на отдельных участках до 20 км/ч. Основной состав транспортных средств представлен легковыми автомобилями, находящимися в собственности у населения.

Сложившаяся транспортная сеть обеспечивает в достаточной мере транспортные связи населения, предприятий и организаций муниципального образования «город Нурлат» с прочими субъектами Республики Татарстан и со столицей – г. Казань.

Все автомобильные дороги, расположенные на территории муниципального образования являются автодорогами общего пользования местного значения, то есть, предназначены для движения транспортных средств неограниченного круга лиц.

Недостатком улично-дорожной сети является неудовлетворительное состояние покрытия проезжей части основных и вспомогательных улиц. Анализ существующего транспортного каркаса выявил ряд проблем, требующих решения. Учитывая тот факт, что население муниципального образования «город Нурлат» пользуется услугами медицинских организаций, объектов культуры и искусства, образования, специализированными предприятиями торговли и бытового обслуживания используя личный и общественный транспорт, необходимо улучшение качества дорог за границами и в границах населенных пунктов.

Обслуживание дорог осуществляется подрядной организацией по муниципальному контракту на выполнение комплекса работ по содержанию муниципальных автомобильных дорог, тротуаров и дорожных сооружений на территории муниципального образования «город Нурлат», заключаемому ежегодно.

Автомобильные дороги подвержены влиянию окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Для их соответствия нормативным требованиям необходимо содержание автомобильных дорог местного значения общего пользования - комплекс работ по поддержанию надлежащего технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения.

Статус современного муниципального образования во многом определяет уровень внешнего благоустройства и развитая инженерная инфраструктура.

Вопрос состояния улично-дорожной сети местного значения и их ремонта является одной из основных проблем муниципального образования.

За последние годы значительно ухудшилось состояние дорожных покрытий автомобильных дорог местного значения общего пользования, расположенных на территории муниципального образования «город Нурлат».

Одними из основных причин их деформации являются:

- длительный срок эксплуатации;
- погодно-климатические условия.

Существующая дорожная сеть не соответствует темпам автомобилизации, сохраняется высокий уровень физического и экономического износа дорожного покрытия.

Большая часть автомобильных дорог местного значения общего пользования требуют приведения их в нормативное состояние.

Важным фактором жизнеобеспечения населения, способствующим стабильности социально-экономического развития поселения, является развитие и совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования местного значения.

Выполнение намеченных мероприятий муниципальной программы позволит обеспечить более комфортные условия для проживания населения на территории муниципального образования «город Нурлат», повысить удовлетворенность жителей степенью благоустройства территории.

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

Автомобильный парк муниципального образования «город Нурлат» преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам. Детальная информация видов транспорта по муниципальному образованию «город Нурлат» не ведется, в связи с этим уровень автомобилизации не может быть рассчитан.

Информация о парковках (парковочных местах) и уровне обеспеченности:

- ул. Школьная – напротив МАОУ «СОШ№2» г.Нурлат – на 20 машино мест;
- ул. К.Маркса – рядом с Городским Дворцом культуры – на 80 машино мест;
- ул. Хамадеева – рядом с зданием Поликлиники – на 40 машино мест.
- ул. Школьная – рядом со зданием Детского творчества «Килечек» - на 5 машино мест.

Спрос на парковки в зонах повышенного притяжения пассажиропотока не превышает ёмкость парковочного пространства. В промышленных зонах имеются парковки для большегрузных автомобилей и негабаритных транспортных средств. Главной целью регулирования парковочного пространства является формирование комфортной и доступной городской среды.

Для достижения данной цели необходимо выполнение следующих условий:

- комплексное развитие системы общественного транспорта;
- увеличение пропускной способности опорной улично-дорожной сети;
- снижение затрат времени пассажиров в пути;

- обеспечение гарантированных свободных мест для парковки;
- снижение экологической нагрузки.

При этом необходимо соблюдение баланса между интересами всех участников движения, жителей муниципального образования, бизнеса.

Для хранения индивидуального транспорта на территории муниципального образования «город Нурлат» имеются:

- наземные стоянки индивидуального транспорта;
- гаражи индивидуального транспорта.

Личный автотранспорт хранится в гаражах, расположенных на приусадебных участках жителей.

2.6 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.

В сфере пассажирских перевозок (без учета объема перевозок на индивидуальном транспорте) на первом месте по перевозкам пассажиров останется автобусный транспорт.

Пассажирские перевозки в муниципальном образовании «город Нурлат» осуществляются согласно утвержденным Реестру межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок на территории Республики Татарстан и Реестру муниципальных маршрутов регулярных перевозок на территории муниципального образования «город Нурлат». Данные по технико-эксплуатационным параметрам межмуниципальных маршрутов общественного транспорта приведены в Приложении 2. Пассажироперевозки осуществляет АО «Нурлатское АТП». Движение муниципального общественного транспорта по дорогам происходит в общем потоке. Маршруты состоят из одного кольцевого маршрута «Автовокзал-Сах.завод-Аэропорт-Курмыш-ЦРБ», но автобусы по нему двигаются навстречу друг другу, поэтому они подразделяются на маршруты № 1 и № 2. Маршруты обслуживаются тремя автобусами Форд транзит и Газель в будние дни и двумя автобусами в выходные и праздничные дни. Движение маршрутов общественного транспорта осуществляется согласно установленному расписанию. Посадка и высадка пассажиров осуществляется только в установленных остановочных пунктах. Пассажиропоток трёх автобусов в день составляет в среднем 210 пассажиров. Провозные возможности пассажирского транспорта общего пользования муниципального образования «город Нурлат» отвечают имеющемуся спросу на услуги по перевозке пассажиров. Остановочные пункты обладают достаточной пропускной способностью.

В целом, уровень обслуживания автобусным транспортом общего пользования можно считать удовлетворительным. Автобусный транспорт выполняет важную социальную функцию, обеспечивая мобильность населения, о чем свидетельствует увеличение спроса на транспортные услуги на территории муниципального образования «город Нурлат». Повышение качества предоставляемых услуг в соответствии с потребностями населения повышает

спрос.

Анализ пассажирооборота позволяет сделать выводы о необходимости дальнейшего развития системы общественного транспорта, поддержания уровня спроса и адаптацию под современные условия. Проектирование системы общественного транспорта должно полностью отвечать требованиям, предъявляемым в части, касающейся обеспечения доступности объектов общественного транспорта для населения, и, в том числе, для его маломобильных групп.

Стратегической целью в данной отрасли является улучшение обеспечения транспортными услугами жителей муниципального образования с учетом перспективного плана развития дорожно-транспортной сети, автомобильного транспорта.

Сведения о работе железнодорожного транспорта, включая анализ пассажиропотока, данные о перевозчике и межмуниципальные маршруты железнодорожного сообщения не представлены.

2.7 Характеристика условий движения пешеходов, велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности

Пешеходная инфраструктура на территории муниципального образования «город Нурлат» представлена пешеходными переходами, тротуарами и пешеходными дорожками. Всего насчитывается 706 м тротуаров и пешеходных дорожек, а также 700 м велосипедной дорожки, характеристика которых приведены в таблице 3.

Таблица 3

Характеристика пешеходных дорожек на дорогах муниципального образования «город Нурлат»

| Название улицы | Тип покрытия | Длина, м | Примечание (состояние удовл., неудовл.) |
|--------------------------------------|---------------|----------|---|
| Пешеходные дорожки | | | |
| 1. Сбербанк ул. К.Маркса | асфальтобетон | | удовлетворительное |
| 1. пешеход 9м*4=36м2 | асфальтобетон | 9 | удовлетворительное |
| 2. пешеход 12м*4=48м2 | асфальтобетон | 12 | удовлетворительное |
| 2. Шифа центр ул.Кариева | | | |
| 1. 8м*4=32м2 | асфальтобетон | 8 | удовлетворительное |
| 2. 9м*4=36м2 | асфальтобетон | 9 | удовлетворительное |
| 3. МФЦ ул.К.Маркса | | | |
| 1. 9м*4=36м2 | асфальтобетон | 9 | удовлетворительное |
| 2. 9м*4=36м2 | асфальтобетон | 9 | удовлетворительное |
| 4.ДНС ул.К.Маркса | | | |
| 1. 9м*4=36м2 | асфальтобетон | 9 | удовлетворительное |
| 2. 9м*4=36м2 | асфальтобетон | 9 | удовлетворительное |
| 3. 9м*4=36м2 | асфальтобетон | 9 | удовлетворительное |
| 4. 7м*4=28м2 | асфальтобетон | 7 | удовлетворительное |
| 5. Муз. школа ул.К.Маркса | | | |
| 1. 9*4=36м2 | асфальтобетон | 9 | удовлетворительное |

| | | | |
|--|---------------|-------|--------------------|
| 2. белые квадраты 9м*0.85*2=15.3м2 | асфальтобетон | 9,85 | удовлетворительное |
| 6. ул.Гагарина 2 | | | |
| 1. 9*4=36м2 | асфальтобетон | 9 | удовлетворительное |
| 7. Козлова д11 | | | |
| 1.9*4=36м2 | асфальтобетон | 9 | удовлетворительное |
| 8. Кольцо магазин Мякиш ул. К.Маркса | | | |
| 1.9*4=36м2 | асфальтобетон | 9 | удовлетворительное |
| 9. д/с «Теремок» ул. Козлова, 12 | | | |
| 1.9*4=36м2 | асфальтобетон | 9 | удовлетворительное |
| 2. белые квадраты 9м*0.85м*4=30.6м2 | асфальтобетон | 9,85 | удовлетворительное |
| 10. ул. Козлова, ул.Советская Светофор | | | |
| 1. 9*4=36м2 | асфальтобетон | 9 | удовлетворительное |
| 2. стоп линия 0.4м*4.5м*3шт=5.4м2 | асфальтобетон | 4,9 | удовлетворительное |
| 11.ул.Вахитова, ул.Козлова (НОВАЯ) | | | |
| 1. 9*4=36м2 | асфальтобетон | 9 | удовлетворительное |
| 2. белые квадраты 9м*0.85*4=30.6м2 | асфальтобетон | 9,85 | удовлетворительное |
| 12. ул. Вахитова, д/с «Родничок» | | | |
| 1. 9*4=36м2 | асфальтобетон | 9 | удовлетворительное |
| 2. белые квадраты 9м*0.85*4=30.6м2 | асфальтобетон | 9,85 | удовлетворительное |
| 13. ул. Карла Маркса, ул.Гиматдинова | | | |
| 1. 12.5*4=50м2 | асфальтобетон | 12,5 | удовлетворительное |
| 2. 8*4=32м2 | асфальтобетон | 8 | удовлетворительное |
| 3. 13.5*4=54 | асфальтобетон | 13,5 | удовлетворительное |
| 4. 10*4=40м2 | асфальтобетон | 10 | удовлетворительное |
| 14. Школа №1 ул.К.Маркса | | | |
| 1. 9*4=36м2 | асфальтобетон | 9 | удовлетворительное |
| 2. белые квадраты 9м*0.85*2=15.3м2 | асфальтобетон | 9 | удовлетворительное |
| 15. Въезд в поликлинику ул.Пушкина, 2 | | | |
| 1. 8*4=32м2 | асфальтобетон | 8 | удовлетворительное |
| 16. Игелек ул.Советская | | | |
| 1. 10*4=40м2 | асфальтобетон | 10 | удовлетворительное |
| 17. д/с «Росинка» ул.Советская | | | |
| 1. 7*4=28м2 | асфальтобетон | 7 | удовлетворительное |
| 2. белые квадраты 7м*0.85*2=11.9м2 | асфальтобетон | 7,85 | удовлетворительное |
| 18.Алло пицца ул. Гиматдинова | | | |
| 1. 13.7*4=54.8м2 | асфальтобетон | 13,7 | удовлетворительное |
| 2. белые квадраты 13.7м*0.85*2=23.29м2 | асфальтобетон | 14,55 | удовлетворительное |
| 19. ул.Гиматдинова, ул.Пушкина Светофор | | | |
| 1. 15.5*4=62м2 | асфальтобетон | 15,5 | удовлетворительное |
| 2. 15*4=60м2 | асфальтобетон | 15 | удовлетворительное |

| | | | |
|---|---------------|------|--------------------|
| 3. стоп линия 3шт 0.4*7*3=8.4м2 | асфальтобетон | 7,4 | удовлетворительное |
| 20. д/с «Алсу» ул.Тельмана | | | |
| 1. 6*4=24м2 | асфальтобетон | 6 | удовлетворительное |
| 2. белые квадраты 6м*0.85*4=20.4м2 | асфальтобетон | 6,85 | удовлетворительное |
| 21. ул.Гиматдинова 124 | | | |
| 1. 7.4*4=29.6м2 | асфальтобетон | 7,4 | удовлетворительное |
| 22. Саламат ул.Советская | | | |
| 1. 8*4=32м2 | асфальтобетон | 8 | удовлетворительное |
| белые квадраты 8м*0.85*2=13.6м2 | асфальтобетон | 8,85 | удовлетворительное |
| 2. 9*4=36м2 | асфальтобетон | 9 | удовлетворительное |
| белые квадраты 9м*0.85*2=15.3м2 | асфальтобетон | 9,85 | удовлетворительное |
| 3. 9*4=32м2 | асфальтобетон | 9 | удовлетворительное |
| 4. 8*4=32м2 | асфальтобетон | 8 | удовлетворительное |
| белые квадраты 8м*0.85*2=13.6м2 | асфальтобетон | 8,85 | удовлетворительное |
| 1. 8*4=32м2 | асфальтобетон | 8 | удовлетворительное |
| 23. Бристоль ул. Советская | | | |
| 1. 8*4=32м2 | асфальтобетон | 8 | удовлетворительное |
| 2. белые квадраты 8м*0.85*2=13.6м2 | асфальтобетон | 8,85 | удовлетворительное |
| 24. ул. Гиматдинова д 47 | | | |
| 1. 5*4=20м2 | асфальтобетон | 5 | удовлетворительное |
| 25. ул. Советская д 55 | | | |
| 1. 5*4=20м2 | асфальтобетон | 5 | удовлетворительное |
| 2. белые квадраты 5м*0.85*2=8.5м2 | асфальтобетон | 5,85 | удовлетворительное |
| 26. ул. Советская д 57 | | | |
| 1. 7*4=28м2 | асфальтобетон | 7 | удовлетворительное |
| 2. белые квадраты 7м*0.85*2=11.9м2 | асфальтобетон | 7,85 | удовлетворительное |
| 27. ул.Советская д106 | | | |
| 1. 16*4=64м2 | асфальтобетон | 16 | удовлетворительное |
| 28. ул.Гиматдинова Мост | | | |
| 1. 7*4=28м2 | асфальтобетон | 7 | удовлетворительное |
| 2. белые квадраты 7м*0.85*2=11.9м2 | асфальтобетон | 7,85 | удовлетворительное |
| 29. ул. Гиматдинова д 11 | | | |
| 1. 7*4=28м2 | асфальтобетон | 7 | удовлетворительное |
| 30. ул. Гиматдинова д 25 | | | |
| 1. 6*4=24м2 | асфальтобетон | 6 | удовлетворительное |
| 31. ул. Гиматдинова д 45 | | | |
| 1. 9*4=36м2 | асфальтобетон | 9 | удовлетворительное |
| 2. белые квадраты 9м*0.85*2=15.3м2 | асфальтобетон | 9,85 | удовлетворительное |
| 32. ул. Гиматдинова д 47 | | | |
| 1. 6*4=24м2 | асфальтобетон | 6 | удовлетворительное |
| 33. Кафе «Добрый дядя» ул. Гиматдинова | | | |
| 1. 7*4=28м2 | асфальтобетон | 7 | удовлетворительное |
| 35. ул. Элеватор | | | |
| 1. 15.5*4=62м2 | асфальтобетон | 15,5 | удовлетворительное |
| 36. Эссен | | | |

| | | | |
|--|---------------|-------|--------------------|
| ул. Гиматдинова | | | |
| 1. 13.5*4=54м ² | асфальтобетон | 13,5 | удовлетворительное |
| 2. белые квадраты 13.5м*0.85*2=22.95м ² | асфальтобетон | 14,35 | удовлетворительное |
| 37. Связной, остановка – переход к магазину Магнит ул.Гиматдинова | | | |
| 1. 9*4=36м ² | асфальтобетон | 9 | удовлетворительное |
| 38. ул.Гиматдинова д 61 | | | |
| 1. 3.3*4=13.2 | асфальтобетон | 3,3 | удовлетворительное |
| 39. Кольцо ОСТРОВОК БЕЗОПАСНОСТИ | | | |
| 1. 10*5=50/2=25м ² | асфальтобетон | 10 | удовлетворительное |
| 2. 22*14=308/2=154м ² | асфальтобетон | 22 | удовлетворительное |
| 3. 38*19=722/2=361м ² | асфальтобетон | 38 | удовлетворительное |
| Велосипедные дорожки | | | |
| ул.К.Маркса | асфальтобетон | 700 м | удовлетворительное |

Для обеспечения безопасности участков дорог, проходящих вблизи детских учреждений, применяются следующие технические средства организации дорожного движения:

- знаки 1.23 «Дети»;
- повторные знаки 1.23 «Дети» с табличкой 8.2.1;
- знаки 5.19.1(2) «Пешеходный переход» и разметка 1.14.1;
- знаки 3.24 «Ограничение максимальной скорости»;
- наружное электроосвещение;
- искусственные неровности;
- светофоры типа Т.7;
- ограждения перильного типа.

Специализированные дорожки для велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности, на территории муниципального образования «город Нурлат» в основном осуществляется по краю проезжей части дорог согласно требованиям ПДД. Только по ул. К.Маркса выделена специальная велосипедная дорожка.

Движение велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности, осуществляется в соответствии с требованиями ПДД и по дорогам общего пользования.

2.8 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств

Необходимо отметить, что грузовые транспортные средства занимают значительную долю в общих автомобильных перевозках в муниципальном образовании «город Нурлат».

С целью обеспечения безопасности дорожного движения и сохранения дорожного покрытия на территории муниципального образования «город Нурлат», организации занимающиеся грузоперевозками направляют запрос на разрешение проезда. В городе определена схема движения грузового транспорта. Дорожные знаки, определяющие возможные направления движения таких транспортных средств, размещены на улицах (дорогах) по которым разрешено их движение.

Перемещение грузового транспорта разрешено по всем улицам, кроме ул. К.Маркса. Данная ситуация создает условия для повышения уровня загрязнения атмосферного воздуха, нагрузку на дорожно – транспортную сеть и уровень аварийности.

Содержание и обслуживание автомобильных дорог осуществляется в соответствии с муниципальными контрактами. Основная цель проводимых работ является - обеспечение в период действия муниципального контракта соответствующего уровня содержания автомобильных дорог, а также снижения уровня дорожно-транспортных происшествий, сопутствующими условиями которых явились неудовлетворительные дорожные условия. Проверка качества выполнения работ осуществляется по согласованному графику, с составлением итогового акта оценки качества содержания муниципальных автодорог в соответствии с утвержденными критериями.

На сегодняшний день уборкой дорог на территории муниципального образования «город Нурлат» занимаются:

1. ООО МУП «УК ЖКХ» - зимняя очистка, летняя уборка по городу, паркам, скверам, окрашивание обочин, покос травы. Тип уборочной техники Самосвалы Кама- 65115-50 – 1 ед; погрузчики – Амкадор 333В, 332С – 2 ед, АНТ 1000 – 2 ед; Грейдеры – ГС-14.02 – 2ед, КДМ – КО-829А1 – 2 ед, прочая спецтехника – Беларус -82,01, модель пум-4853 – 5 ед.

2. ООО НУАД «ТАТНЕФТЕДОР» - зимняя очистка и летняя уборка дорог с применением спец техники: роторный снегоочиститель на базе ТС, МТЗ или погрузчика – 4 ед., комбинированные дорожные машины (КДМ) – 11 ед., автогрейдеры – 3 ед., трактора с отвалом или ковшом, экскаватором или щеткой – 6 ед., фронтальные погрузчики – 2 ед., минипогрузчики – 2 ед., гусеничный бульдозер – 2 ед., экскаватор – 1 ед.

В целом уровень работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб оценивается как удовлетворительный.

Предлагаемые мероприятия по улучшению работы коммунальных и дорожных служб:

- 1) закупка новой модернизированной техники за счет внебюджетных источников;
- 2) внедрение сервисов ИТС за контролем работой техники.

2.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения

Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут и становятся инвалидами дети.

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

Одним из главных направлений демографической политики, в соответствии с Концепцией демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года, обозначено снижение смертности населения, прежде всего высокой смертности мужчин в трудоспособном возрасте от внешних причин, в том числе в результате дорожно-транспортных происшествий.

Цели повышения уровня безопасности транспортной системы, сокращения темпов роста количества дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий, числа пострадавших и погибших в них обозначены и в Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года.

Таким образом, задачи сохранения жизни и здоровья участников дорожного движения за счет повышения качества и оперативности медицинской помощи пострадавшим и, как следствие, сокращение демографического и социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий согласуются с приоритетными задачами социально-экономического развития Российской Федерации в долгосрочной и среднесрочной перспективе и направлены на обеспечение снижения темпов убыли населения Российской Федерации, создание условий для роста его численности.

При условии сохраняющейся улично-дорожной сети в муниципальном образовании «город Нурлат», предполагается увеличение интенсивности дорожного движения и соответственно количества дорожно-транспортных происшествий.

Информация по ДТП на территории муниципального образования «город Нурлат» представлена в таблице 4.

Таблица 4

Информация по дорожно-транспортным происшествиям за 2021-2023 годы

| Год | Всего ДТП с пострадавшими | Количество погибших | Количество раненых |
|------|---------------------------|---------------------|--------------------|
| 2021 | 21 | 4 | 22 |
| 2022 | 27 | 5 | 33 |
| 2023 | 21 | 1 | 27 |

Основными видами происшествий является съезд с дороги и столкновение.

В качестве мероприятий программы, направленных на управление рисками, их своевременное выявление и минимизацию предлагается развитие систем фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения на территории муниципального образования «город Нурлат» и развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

Для снижения аварийности сотрудниками ГИБДД ежедневно проводится обследование на предмет выявления недостатков в безопасном содержании улично-дорожной сети. Для снижения аварийности в районе и обеспечения безопасности дорожного движения рекомендуется провести следующие мероприятия:

1. Совместно с другими службами ОМВД регулярно (в выходные и праздничные дни) проводить целевые рейды по выявлению нарушений ПДД, реально влияющих на аварийность.

2. Систематически освещать работу подразделения ГИБДД в СМИ, проводить беседы и выступления в автопредприятиях, учебных заведениях, дошкольных учреждениях, на конечных остановках.

Решение вышеуказанных проблем поможет реализовать намеченные мероприятия по предотвращению дорожно-транспортного травматизма.

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, их низкой дисциплиной, а также недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения.

Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортной аварийностью, требуется непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

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. Требуется установка дополнительных дорожных знаков в соответствии с Проектом организации дорожного движения в г. Нурлат.

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

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

- координации деятельности органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- реализации комплекса мероприятий, в том числе профилактического характера, по снижению числа дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, обусловленных дорожными условиями, а также снижению числа погибших в результате ДТП.

Для эффективного решения проблем с дорожно-транспортной аварийностью и обеспечения снижения ее показателей необходимы продолжение системной реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и их обеспеченность финансовыми ресурсами.

С учетом изложенного, можно сделать вывод об актуальности и обоснованной необходимости продолжения работы в области обеспечения безопасности дорожного движения в рамках Программы.

Реализация Программы позволит:

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

2.10 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. Муниципальное образование расположено в зоне умеренного потенциала загрязнения атмосферы (ПЗА – сочетание метеофакторов, обуславливающее возможное загрязнение атмосферы в данном географическом районе), т.е. характеризуется достаточно благоприятными условиями для рассеивания примесей.

При интенсивном турбулентном обмене основная часть загрязняющих веществ выносится из приземных слоев. Самоочищению атмосферы способствует циклонический тип погоды, поскольку загрязнения из приземных слоев атмосферы выносятся вверх восходящими потоками, а осадки вымывают загрязнения из атмосферного воздуха.

Негативное воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения, вызываемые дорожными перевозками, может быть разделена на три основные группы: локальное, региональное и глобальное.

К локальному виду воздействия относятся:

Влияние на здоровье: вызывается угарным газом (СО), углеводородами, окислами азота, твердыми составляющими выбросов автотранспорта (включая углерод, сульфаты и свинец), а также вторичными фотохимическими токсинами.

Влияние на гигиенические условия: воздействие шума и вибрации от дорожного движения.

Разрушение конструкционных материалов транспортных средств и дорожных сооружений под действием серных и азотных составляющих выбросов автотранспорта, а также оксидов фотохимического происхождения.

Самосуществование дорожной сети оказывает негативное воздействие на окружающую среду, нарушая природный баланс.

Содержание автодорожной сети: производство ремонтных работ, удаление растительности вдоль дорог для обеспечения видимости оказывают негативное воздействие на почву, грунтовые воды и растительность. Эти эффекты незамедлительно появляются в большинстве крупных городов вместе с развитием транспортной сети. Они наиболее ощутимы и поэтому лучше изучены.

К региональному виду воздействия относятся:

подкисление (ацилирование) почв, происходящее под действием серных и азотных составляющих;

насыщение воздуха азотом, вызываемое азотными составляющими;

увеличение концентрации тропосферного (низкоуровневого) озона и влияние на растительность. Этот эффект вызывается действием вторичных токсинов, получающихся из углеводородов и окислов азота;

разрушение конструкционных материалов под действием серных и азотных составляющих, а также оксидов фотохимического происхождения.

К глобальному виду воздействия относится парниковый эффект: вызывается

действием углекислого газа (CO₂), метана (CH₄), озона (O₃), фреонов (CFC) и т.д. Истощение слоя стратосферного (высокоуровневого) озона. Вызывается действием фреонов (CFC), оксида азота (N₂O).

Глобальные эффекты, особенно парниковый эффект, по расчетам экологов будут иметь долговременное развитие. Это значит, что вредное воздействие, вызывающее эти проблемы, будет под контролем, природные процессы, уже вовлеченные в глобальные изменения, будут продолжаться еще долгое время.

Негативное воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду можно подразделить на три группы:

факторы транспортного потока, включающие в себя загрязнение воздуха, акустическое загрязнение, вибрацию;

факторы автомагистралей, включающие в себя визуальное внедрение, эффект «разделения», изменение землепользования и разрушение почв;

конструкционные факторы, включающие в себя шум и загрязнение воздуха при строительстве дорожных объектов.

По результатам оценки негативное воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду не превышает допустимые пределы, установленные действующим законодательством.

В таблице 5 представлены основные загрязняющие вещества и их источники.

Таблица 5

Основные загрязняющие вещества и их источники

| Загрязняющее вещество | Основные источники | Стандарт ПДК |
|---|--|---|
| Угарный газ CO | выхлопы автотранспорта, некоторые произв. процессы | 10 мг/м ³ в течении 8 ч. 40 мг/м ³ в течении 1 ч. |
| Оксид серы SO ₂ | тепловые и электростанции, использующие серосодержащие нефтяные продукты или уголь, производство серной кислоты | 80 мкг/м ³ в течении года, 365 мкг/м ³ в течении 24 ч. |
| Взвешенные твердые частицы | выхлопы автотранспорта, произв. процессы, сжигание мусора, тепловые и электростанции, реакция загрязняющих веществ в атмосфере | 75 мкг/м ³ в течении года. 260 мкг/м ³ в течении 24 ч. |
| Свинец Pb | выхлопы автотранспорта, плавильные печи, производство батареек | 1.5 мкг/м ³ в течении 3 мес. 260 мкг/м ³ в течении 24 ч. |
| Окислы азота NO, NO ₂ | выхлопы автотранспорта, тепловые и электростанции, производство азотной кислоты, взрывы, заводы удобрений | 100 мкг/м ³ в год для NO ₂ , |
| Фотохимические оксиды, озон O ₃ , пероксиацетилнитрат, альдегиды | фотохимическая реакция окислов азота и углеводородов под действием солнечного света | 235 мкг/м ³ в 1 час |
| Неметановые углеводороды-этан, этилен, пропан, бутан, пентан, ацетилен | выхлопы автотранспорта, произв. процессы, сжигание мусора, испарение растворителей, сжигание топлива | Нет данных |
| Углекислый газ CO ₂ | Любые источники горения | Способен причинить вред здоровью при концентрации 4400 мг/м ³ за 2-8 часов |

Снижение вредного воздействия всех видов транспорта на здоровье человека и окружающую среду достигается за счет перехода на применение транспортных средств, работающих на экологических видах топлива (компримированный газ, электроэнергия) и альтернативных источниках энергии, а также снижение

энергоёмкости транспортных средств. Для этого надзорными органами предполагается усиление контроля технического состояния эксплуатируемых транспортных средств по экологическим показателям, ограничения выбросов и утилизации отходов транспортных предприятий.

Рассмотрим отдельные характерные факторы, неблагоприятно влияющие на здоровье.

Загрязнение атмосферы

Выбросы в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксида азота (NO_2), диоксида серы (SO_2) и озон (O_3)) приводят к вредным проявлениям для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

Воздействие шума

Автомобильный и железнодорожный транспорт, служит главным источником бытового шума. Приблизительно 30% населения России подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55 дБ. Это приводит к росту риска сердечно-сосудистых и эндокринных заболеваний. Воздействие шума влияет на познавательные способности людей, мотивацию, вызывает раздражительность.

Снижение двигательной активности

Исследования показывают тенденцию к снижению уровня активности у людей, в связи с тем, что все больше людей предпочитают передвигаться при помощи автотранспорта. Недостаточность двигательной активности приводит к таким проблемам со здоровьем как сердечно-сосудистые заболевания, инсульт, диабет типа II, ожирение, некоторые типы рака, остеопороз и вызывают депрессию.

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

Отсутствие участков дорог с интенсивным движением особенно в районах жилой застройки, прохождение маршрутов грузового автотранспорта без захода в жилую зону, позволяет в целом снизить загрязненность воздуха. Повышение уровня загрязнения атмосферного воздуха возможно в зимний период, что связано с необходимостью прогрева транспорта.

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

Для обеспечения требуемых гигиенических норм содержания в приземном слое атмосферы загрязняющих веществ, уменьшения отрицательного влияния предприятий на население, согласно СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов» требуется для предприятий, являющихся источником негативного

воздействия устанавливать санитарно-защитную зону.

2.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры

Основной целью развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «город Нурлат» в составе Генерального плана муниципального образования «город Нурлат» Нурлатского муниципального района является развитие автомобильных дорог в соответствии с потребностями населения, с увеличением эффективности и конкурентоспособности экономики поселения, с обеспечением требуемого технического состояния, пропускной способности, безопасности и плотности дорожной сети.

Под влиянием транспортного каркаса территории Республики Татарстан формируется планировочная структура Нурлатского муниципального района и как следствие планировочная структура территории муниципального образования «город Нурлат».

Направления по развитию транспортной инфраструктуры определены в Схеме территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта), в Схеме территориального планирования Республики Татарстан, Схеме территориального планирования Нурлатского муниципального района и Генеральном плане муниципального образования «город Нурлат», поэтому в Программе учтены все мероприятия, определенные в них.

Программой предусмотрен капитальный ремонт и строительство (устройство асфальтобетонного покрытия) улиц и дорог на территории существующей жилой застройки в муниципальном образовании «город Нурлат». Учитывая неудовлетворительное состояние покрытия проезжей части основных и второстепенных улиц, предполагается реконструкция существующей улично-дорожной сети.

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

На сегодняшний день нормативно-правовая база, необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «город Нурлат», достаточно развита. Действующие нормативные правовые акты соответствуют проводимым в государстве экономическим преобразованиям, связанным с развитием рыночных отношений, изменением форм собственности. Вместе с тем, развитие транспортной инфраструктуры диктует необходимость постоянного совершенствования нормативно-правовой базы, а качественная проработка документации позволит исключить риски, связанные с обращениями в судебные инстанции, контрольно-надзорные органы.

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

- федеральные нормативные акты;
- региональные нормативные акты;
- местные нормативные акты.

Министерством транспорта Российской Федерации разработаны, приняты палатами Федерального Собрания Российской Федерации и подписаны Президентом Российской Федерации ряд федеральных законов, регулирующих деятельность транспортной отрасли России.

В области автомобильного транспорта и дорожного хозяйства:

- Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 г. №196-ФЗ;
- Федеральный закон «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 29.12.2017 г. №443-ФЗ;
- Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 08.11.2007 г. №257-ФЗ;
- Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» от 08.11.2007 г. №259-ФЗ;
- Федеральный закон «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» от 24.07.1998 г. №127-ФЗ;
- Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 30.06.2003 г. №87-ФЗ.

Вместе с тем, значительная часть действующих на отдельных видах транспорта нормативных актов не в полной мере соответствует проводимым в государстве экономическим преобразованиям, связанным с развитием рыночных отношений, изменением форм собственности, и вызывает необходимость изменения правовой базы, регламентирующей работу транспортной отрасли.

Одним из главных условий дальнейшего развития транспортной системы является создание нормативной правовой базы транспортной сферы, отвечающей складывающейся социально-экономической ситуации, и ее постепенная гармонизация с правовыми нормами, действующими в странах ЕС, для обеспечения дальнейшей интеграции России в европейскую и мировую транспортную систему.

На местном уровне осуществлена разработка и принятие стратегических документов транспортного планирования: программа комплексного развития транспортной инфраструктуры, комплексная схема организации дорожного движения, документ планирования работы общественного транспорта.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «город Нурлат» должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения. Программа позволит обеспечить:

- безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и

индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность;

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

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

- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;

- условия для управления транспортным спросом;

- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;

- создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;

- условия для пешеходного, велосипедного передвижения и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности;

- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

2.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Финансовой основой реализации Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «город Нурлат» являются средства федерального, регионального, районного и местного бюджетов и прочие внебюджетные средства.

Привлечение средств бюджета учитывается как прогноз софинансирования мероприятий в соответствии с действующим законодательством. Ежегодные объемы финансирования Программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом муниципального образования «город Нурлат» на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

Финансирование мероприятий Программы осуществляется в следующих формах бюджетных ассигнований: оплата муниципальных контрактов на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг для муниципальных нужд в целях реализации полномочий муниципального образования по ремонту и строительству дорог местного значения. Указанные в настоящей Программе средства, необходимые на реализацию мероприятий Программы, рассчитаны для ремонта и строительства автомобильных дорог общего пользования местного значения и улично-дорожной сети, уровень состояния которых требует дополнительных финансовых вложений к возможностям местного бюджета для изготовления проектной документации и строительства дорог улично-дорожной сети.

Программой комплексного развития транспортной инфраструктуры разработаны мероприятия для ремонта и строительства на сумму 236 000 тыс. руб.

3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения

3.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения

Прогноз численности населения

При разработке демографического прогноза муниципального образования «город Нурлат» применяются показатели перспективной численности населения, в соответствии с Генеральным планом муниципального образования «город Нурлат», и представленные в таблице 6.

Таблица 6

Демографический прогноз

| Наименование показателя | Фактическое положение | Прогноз | | | | | |
|-------------------------|-----------------------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
| Численность, тыс. чел. | 33125 | 32625 | 32125 | 31625 | 31125 | 30625 | 30125 |

Экономическое развитие

Приоритетными направлениями стратегического развития муниципального образования «город Нурлат» являются интенсификация сельского хозяйства и переработки сельскохозяйственной продукции, развитие сферы услуг (развитие гостиничного сервиса, аграрного туризма, туризма выходного дня и пр.), производство строительных материалов, инновационные подходы в нефтедобывающей промышленности.

Основной целью развития промышленного производства является увеличение темпов роста промышленного производства одновременно с увеличением доли добавленной стоимости в выпуске, имеющей оптимальную структуру как с точки зрения устойчивого развития промышленности, так и в социальном аспекте.

Рост показателя валового территориального продукта связан с интенсивным развитием сельского хозяйства и нефтедобывающей промышленности. Основными отраслями обрабатывающей промышленности, как и раньше, останутся пищевая промышленность, промышленность строительных материалов и деревообрабатывающая промышленность.

Необходимо создание условий предприятиям пищевой промышленности района для проведения технического перевооружения, внедрения новейших технологий, а также проведение работ по реконструкции и модернизации производств на современной основе, созданию новых конкурентоспособных, высокотехнологичных производств, что позволит обеспечить устойчивые высокие темпы роста в отрасли, повысить бюджетную эффективность предприятий.

На основании имеющегося ресурсного потенциала и сценария развития, в промышленном производстве муниципального образования «город Нурлат» в дальнейшем продолжит развитие производства пищевых продуктов,

ориентирующегося в значительной мере на спрос со стороны населения, как местного, так и населения других муниципальных образований, а также Республики Татарстан.

Возможностью увеличения объемов производства пищевых продуктов и расширения рынков сбыта для предприятий города является выпуск продукции под брендами сетевых операторов розничной торговли, что позволит данным предприятиям получить выход на российский рынок. Это предъявляет повышенные требования к ассортименту, качеству и конкурентоспособности продукции, что в свою очередь предполагает необходимость наличия высококвалифицированных кадров и развитой материально-технической базы. Только при наличии этих условий возможен значительный рост объемов производства. Решение этой задачи прежде всего требует значительных финансовых затрат как на создание конкурентоспособного продукта, так и на его продвижение.

Главной целью нефтедобывающих предприятий является стабилизация добычи нефти, а в дальнейшем сдерживание темпов её падения за счёт разного рода наработанных инновационных технологий по повышению нефтеотдачи пластов.

В перспективе приоритетным направлением развития предприятий нефтяной отрасли должно стать технико-технологическое перевооружение. Только технический прогресс и широкое внедрение новых методов добычи нефти, буровых комплексов, нового поколения насосного и прочего оборудования будут способствовать более эффективному использованию эксплуатационного фонда скважин. Первостепенное значение будут также иметь и мероприятия по снижению издержек производства за счёт внедрения ресурсо-, энергосберегающих технологий и технических средств.

К мероприятиям, определяющим основные направления развития сельского хозяйства и направленным на создание условий для устойчивого и эффективного функционирования сельскохозяйственного производства, относятся:

- комплекс мероприятий, направленных на модернизацию основных фондов. При модернизации основных фондов будет использоваться как современная сельскохозяйственная техника российских производителей, так и сельскохозяйственная техника ведущих мировых производителей;

- комплекс мероприятий по внедрению передовых технологий, поддержке племенного животноводства и элитного семеноводства. В животноводстве мероприятия по ресурсосбережению направлены в первую очередь на внедрение новых прогрессивных технологий, а также на повышение уровня кормления и улучшение условий содержания животных;

- в растениеводстве планируется реализация мероприятий по оптимизации структуры посевных площадей и освоению научно-обоснованного севооборота для более эффективного использования земель, машин и оборудования, а также внедрение современных агротехнических мероприятий;

- комплекс мероприятий по повышению плодородия, включает в себя сохранение плодородия почв за счёт проведения работ по борьбе с водной и ветровой эрозией, полезащитному лесоразведению, внедрению почвозащитных технологий и севооборотов, улучшение плодородия почв за счёт сбалансированного применения удобрений;

- комплекс мероприятий по развитию научных агроисследований для развития науки как одного из важных факторов роста производства в современных условиях, научного и научно-технического обеспечения устойчивого развития сельского хозяйства.

Прогноз жилищного строительства

Генеральным планом муниципального образования «город Нурлат» предусмотрено 95,1097 га (за вычетом площадей объектов социальной инфраструктуры, улиц и проездов, озеленения общего пользования) территории под новое индивидуальное жилищное строительство для постоянного населения в г.Нурлат. За отсутствием территорий внутри существующей границы города предлагается развитие территорий под жилищное строительство за существующей границей города. Территории предполагаемые под застройку в первую очередь рассматриваются в северном и северо-восточном направлении.

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 и т.д.).

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

Анализ сложившейся экономической ситуации и демографической ситуации в муниципальном образовании «город Нурлат» позволяет сделать вывод о сохранении транспортного спроса на существующем уровне.

Транспортное сообщение муниципального образования на расчетный срок обеспечивается автомобильным транспортом, в роли общественного транспорта используется автобус, автобусные маршруты обеспечивают связь муниципального образования «город Нурлат» с другими населенными пунктами Республики Татарстан.

Таблица 7

Прогнозные показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок

| Показатель | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Количество межмуниципальных маршрутов, ед. | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Количество городских маршрутов, ед. | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Протяженность городских маршрутов, км. | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| Протяженность межмуниципальных маршрутов, км. | 873,2 | 873,2 | 873,2 | 873,2 | 873,2 | 873,2 | 873,2 |
| Охват населения регулярным автобусным сообщением, % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

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

3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта предусматривает развитие железнодорожного и автомобильного сообщения внутри Республики Татарстан и обеспечение муниципального образования «город Нурлат» постоянными внешними транспортными путями. Основным видом транспорта, обеспечивающим прямую доступность муниципального образования «город Нурлат» в территориальной структуре Российской Федерации, останется автомобильный транспорт. Транспортная связь, внутри города будет осуществляться общественным транспортом, личным транспортом и пешеходным сообщением. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

Предполагается увеличение использования индивидуального автотранспорта, чему должно соответствовать развитие улично-дорожной сети. Автобус и маршрутное такси на расчетный срок остаются основным видом общественного транспорта, однако их удельный вес в транспортной работе будет неуклонно снижаться ввиду роста объема перевозок индивидуальным автомобильным транспортом.

3.4. Прогноз развития дорожной сети

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

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

Реализация Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «город Нурлат» позволит развить сеть автомобильных дорог за счет выполнения мероприятия по капитальному ремонту и ремонту существующих участков улично-дорожной сети, осуществления контроля за перевозкой грузов, инструментальной диагностике технического состояния автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, повысить качественные характеристики дорожных покрытий и безопасность дорожного движения за счет проведения целевых мероприятий по капитальному ремонту автомобильных дорог, применения новых технологий и материалов, обновлению проекта организации дорожного движения.

Транспортное обслуживание муниципального образования «город Нурлат» предусматривается с использованием существующих автомобильных дорог, магистральных и жилых улиц и прокладкой новых связей между жилыми районами, близлежащими населенными пунктами, объектами массового тяготения.

Улично-дорожную сеть следует проектировать в виде непрерывной системы с учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного, велосипедного и пешеходного движения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки в соответствии с требованиями Местных нормативов градостроительного проектирования Нурлатского муниципального района Республики Татарстан.

3.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

Будет сохраняться тенденция к увеличению уровня автомобилизации населения, предполагается повышение интенсивности движения по основным направлениям к объектам массового скопления людей.

3.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Факторами, влияющими на снижение аварийности, станут обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах, проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ. Динамика аварийности представлена в таблице 8.

Таблица 8

Динамика аварийности

| Показатель | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|------------|------|------|------|------|------|------|------|
|------------|------|------|------|------|------|------|------|

Прогноз показателей дорожной безопасности имеет тенденцию к снижению аварийности на расчетный период.

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

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

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

- мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

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

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

- стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (не нефтяного происхождения) топливно-энергетических ресурсов.

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматривается обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

Реализация указанных мер будет осуществляться на основе повышения экологических требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог. Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог.

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива.

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

При прогнозировании и построении транспортной модели учитывались прогноз численности населения, экономическое развитие региона, была построена многофакторная модель, по итогам которой сформированы прогнозы по развитию ключевых отраслей транспортного спроса населения на услуги транспортного комплекса.

Прогноз сценарных условий развития транспортной инфраструктуры

муниципального образования «город Нурлат» разработан на основании сценарных условий, основных параметров прогноза социально-экономического развития Российской Федерации. При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов – **вариант 1 (базовый)** и **вариант 2 (умеренно-оптимистичный)** и **варианта 3 (максимальный)** предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития муниципального образования.

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 текущего состояния, сложившегося в последний период. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры будут осуществляться в рамках Генерального плана муниципального образования. Сценарий характеризуется поддержанием и качественным ремонтом дорожной сети.

Вариант 2 (умеренно-оптимистичный). На территории муниципального образования «город Нурлат» предполагается проведение более активной деятельности, направленной на развитие транспортной инфраструктуры. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях развития жилищного фонда, увеличения рабочих мест, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов. Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности.

Вариант 3 (максимальный). На территории муниципального образования предполагается проведение более активной политики и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста–строительство промышленных объектов для увеличения числа рабочих мест и привлекательности. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

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 Программе реализуется умеренно-оптимистичный вариант-качественного содержания (ремонт и реконструкция), капитального ремонта и строительства дорог.

5. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий. Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий, проводящихся по обследованию, содержанию, ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения, мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения (приобретение дорожных знаков), мероприятия по организации транспортного обслуживания населения. Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации.

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

5.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Целью развития транспортной инфраструктуры является сбалансированное развитие эффективной транспортной системы муниципального образования «город Нурлат». Для достижения указанной цели предлагается:

1. Организация и обустройство автобусных остановок.
2. Создание системы маршрутного ориентирования участников дорожного движения.
3. Модернизация светофорного объекта.
4. Организация и обустройство автомобильных стоянок.
5. Модернизация светофорного объекта.
6. Ремонт дворовых территорий МКД, проездов к дворовым территориям МКД.
7. Восстановление освещения автомобильных дорог.
8. Осуществление дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения и сооружений на них.

Проектом не предусмотрены мероприятия затрагивающие существующую сеть железной дороги и полосу отвода.

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

Возможными мероприятиями по развитию пассажирского транспорта на территории муниципального образования «город Нурлат» могут быть:

1. Субсидия на финансовое обеспечение затрат, связанных с улучшением материально-технической базы пассажирского транспорта.
2. Оказание поддержки, связанной с организацией транспортного обслуживания населения.

Регулирование рынка транспортных услуг на автомобильном транспорте, включает в себя следующие виды поддержки:

- оказание поддержки муниципальному предприятию, связанному с организацией транспортного обслуживания населения;
- оказание муниципальной поддержки юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям с целью обеспечения населения транспортными услугами;
- осуществление переданных полномочий по организации транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом;
- осуществление ремонта участка технического обслуживания и ремонта подвижного состава пассажирского транспорта.
- улучшение материально-технической базы пассажирского транспорта, в том числе на софинансирование затрат, связанных с уплатой лизинговых платежей по закупке автобусов для организации транспортного обслуживания населения.

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

Мероприятия, выполнение которых возможно предложить по данному разделу:

1. Осуществление строительства гаражей для хранения личного легкового автотранспорта осуществляется в комплексе с жилыми домами на территории многоквартирной жилой застройки;
2. Организация и обустройство открытых стоянок для временного хранения автотранспорта предусматриваются в общественных центрах муниципального образования;
3. Организация общественных стоянок в местах наибольшего скопления автомобилей.

Индивидуальный транспорт жителей индивидуальной жилой застройки планируется хранить на приусадебных участках. Предполагается, что ведомственные и грузовые автомобили будут находиться на хранении в коммунально-складской и промышленной зоне города.

5.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры для движения пешеходов, велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности

Повышение уровня безопасности на автомобильных дорогах местного значения предполагается достигать за счет обустройства пешеходных переходов, восстановление тротуаров, освещения участков автомобильных дорог, установления искусственных неровностей, дорожных знаков, светофоров, нанесения дорожной разметки и других мероприятий.

Для поддержания экологически чистой среды, при небольших отрезках для корреспонденции, на территории муниципального образования «город Нурлат» Программой предусматривается система пешеходных улиц.

Программой предусматривается создание без барьерной среды для мало мобильных групп населения. С этой целью при проектировании общественных зданий должны предъявляться требования по устройству пандусов с нормативными уклонами, усовершенствованных покрытий тротуаров и всех необходимых требований, отнесённых к созданию без барьерной среды.

Мероприятия по данному разделу:

1. Формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением;
2. Обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию без барьерной среды;
3. Организация пешеходных дорожек;
4. Организация пешеходных переходов, в том числе для маломобильных групп населения;
5. Организация тротуаров в районах перспективной застройки.

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

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

Возможные мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб на дорогах местного значения не предлагаются.

5.6. Мероприятия по развитию сети дорог

5.7. Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков

Комплекс мероприятий по организации дорожного движения в муниципальном образовании «город Нурлат» сформирован, исходя из цели и задач Программы, и включает:

- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение;
- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- обеспечение образовательных учреждений муниципального образования учебно-методическими наглядными материалами по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
- замена и установка технических средств организации дорожного движения, в т.ч. проектные работы;
- актуализация Проекта организации дорожного движения.

При реализации Программы планируется осуществление следующих мероприятий:

- мероприятия по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер по их устранению;
- установка и (или) замена знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества дорожно-транспортных происшествий.

Из всего вышперечисленного следует, что на срок действия Программы основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «город Нурлат» должны стать:

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме;
- ремонт, обустройство и капитальный ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- проектирование и строительство искусственных сооружений;
- проектирование и строительство тротуаров.

Повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования «город Нурлат» произойдет за счет установки средств организации дорожного движения (дорожных знаков, пешеходных ограждений, искусственного освещения).

5.8. Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем

На сегодняшний день мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем на территории муниципального образования «город Нурлат» не планируются.

5.9. Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных

средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматривается реализация следующих мероприятий:

- разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;
- обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

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

Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог. Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо стимулировать увеличение применения автомобилей с более высоким экологическим классом.

Одним из мероприятий, направленных на снижение негативного воздействия на окружающую среду, является мероприятия по озеленению придорожных полос.

5.10. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности

Мониторинг и контроль за работой транспорта осуществляется путем изучения транспортного спроса на основании данных о пассажиропотоке и корректировки транспортной модели в случае необходимости транспортными предприятиями, обслуживающими население муниципального образования «город Нурлат». Мероприятие должно проводиться транспортными организациями при возможном участии Администрации муниципального образования «город Нурлат».

Качество транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности может оцениваться при проведении социологических опросов, а также при рассмотрении жалоб на качество обслуживания.

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

С целью реализации масштабных инвестиционных проектов и высокочатратных мероприятий предполагается активное сотрудничество органов местного самоуправления муниципального образования с федеральными органами государственной власти и Правительством Республики Татарстан в рамках следующих направлений:

- включение муниципального образования «город Нурлат» в региональные программы в сфере развития транспортной инфраструктуры;

- осуществление финансирования реализации приоритетных инвестиционных проектов муниципального образования «город Нурлат»;

- создание условий для привлечения внебюджетных источников.

Источниками финансирования мероприятий будут являться средства бюджета муниципального образования и бюджет Республики Татарстан. Возможными механизмами привлечения внебюджетных средств для финансирования инвестиционных проектов и мероприятий Программы являются:

- концессионное соглашение в соответствии с Федеральным законом от 21.07.2005 № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях»;

- лизинг в соответствии с Федеральным законом от 29.10.1998 № 164-ФЗ «О финансовой аренде (лизинге)»;

- закупка товаров, работ, услуг для обеспечения муниципальных нужд в соответствии с Федеральным законом от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

Финансовые потребности для реализации мероприятий Программы представлены в таблице 9.

Таблица 9

Финансовые потребности для реализации мероприятий Программы муниципального образования «город Нурлат»

| Мероприятия | Источник финансирования | Объем капитальных вложений, тыс. руб. | | | | | | |
|---|-----------------------------------|---------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | | ИТОГО | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
| Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта: | | | | | | | | |
| Мероприятия не предусматриваются | | | | | | | | |
| Мероприятия по развитию транспорта общего пользования | | | | | | | | |
| Мероприятия не предусматриваются | | | | | | | | |
| Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта | | | | | | | | |
| Мероприятия не предусматриваются | | | | | | | | |
| Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения | | | | | | | | |
| Мероприятия не предусматриваются | | | | | | | | |
| Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб | | | | | | | | |
| Мероприятия не предусматриваются | | | | | | | | |
| Мероприятия по развитию сети дорог | | | | | | | | |
| Приведение в нормативное состояние дорожно-уличной сети | Бюджет Республики Татарстан | 120000 | 20000 | 20000 | 20000 | 20000 | 20000 | 20000 |
| Ремонт существующей дорожно-уличной сети с асфальтобетонным покрытием | Бюджет Республики Татарстан | 90000 | 15000 | 15000 | 15000 | 15000 | 15000 | 15000 |
| Мероприятия по организации дорожного движения | | | | | | | | |
| Установка знаков, устройство искусственной дорожной неровности, нанесение дорожной разметки, устройство металлических пешеходных ограждений | Бюджет муниципального образования | 25500 | 4000 | 4100 | 4200 | 4300 | 4400 | 4500 |
| Актуализация Проекта организации дорожного движения | Бюджет муниципального образования | 500 | | | | | | 500 |
| Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем | | | | | | | | |
| Мероприятия не предусматриваются | | | | | | | | |
| Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения | | | | | | | | |
| Мероприятия не предусматриваются | | | | | | | | |
| Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности | | | | | | | | |
| Мониторинг реализации программы | | 0 | | | | | | |
| | ИТОГО | 236000 | 39000 | 39100 | 39200 | 39300 | 39400 | 40000 |

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

Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры включает оценку социально-экономической эффективности и соответствия нормативам градостроительного проектирования, в том числе с разбивкой по видам транспорта, целям и задачам программы.

Критериями оценки эффективности реализации Программы являются степень достижения целевых индикаторов и показателей, установленных Программой, а также степень достижения показателей эффективности, установленных следующей методикой:

Оценка эффективности реализации муниципальной программы осуществляется ежегодно по итогам ее исполнения за отчетный финансовый год и в целом после завершения ее реализации Администрацией муниципального образования «город Нурлат» совместно с ответственными исполнителями и соисполнителями:

- Оценка эффективности муниципальной программы осуществляется с использованием следующих критериев: полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы; степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы;
- Расчет итоговой оценки эффективности муниципальной программы за отчетный финансовый год осуществляется в три этапа, отдельно по каждому из критериев оценки эффективности муниципальной программы:
 - 1-й этап – расчет P_1 – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы»;
 - 2-й этап – расчет P_2 – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы»;
 - 3-й этап – расчет $P_{\text{итог}}$ – итоговой оценки эффективности муниципальной программы.
- Итоговая оценка эффективности муниципальной программы ($P_{\text{итог}}$) не является абсолютным и однозначным показателем эффективности муниципальной программы. Каждый критерий подлежит самостоятельному анализу причин его выполнения (или невыполнения) при оценке эффективности реализации муниципальной программы.
- Расчет P_1 – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующей формуле:

$$P1 = \frac{V_{\text{факт}} + u}{V_{\text{пл}}} * 100\%, \text{ где}$$

$V_{\text{факт}}$ – фактический объем бюджетных средств, направленных на реализацию муниципальной программы за отчетный год;

$V_{\text{пл}}$ – плановый объем бюджетных средств на реализацию муниципальной программы в отчетном году;

u – сумма «положительной экономии».

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

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

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

- Расчет P_2 – оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по формуле:

$$P2 = \frac{\sum_{i=1}^N K_i}{N} * 100\%, \text{ где}$$

$i = 1$

K_i – исполнение i планируемого значения показателя муниципальной программы за отчетный год в процентах;

N – число планируемых значений показателей муниципальной программы.

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

$$K1 = \frac{P_{i \text{ факт}}}{P_{i \text{ пл}}} * 100\%, \text{ где}$$

$P_{i \text{ факт}}$ – фактическое значение i показателя за отчетный год;

$P_{i \text{ пл}}$ – плановое значение i показателя за отчетный год.

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

$$K_1 = 100\%$$

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

$$K_1 = 0\%$$

Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по

критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям:

- муниципальная программа перевыполнена, если $P2 > 100\%$;
- муниципальная программа выполнена в полном объеме, если $90\% < P2 < 100\%$;
- муниципальная программа в целом выполнена, если $75\% < P2 < 95\%$
- муниципальная программа не выполнена, если $P2 < 75\%$.

- Итоговая оценка эффективности муниципальной программы осуществляется по формуле:

$$P_{\text{итог}} = \frac{P1 + P2}{2}, \text{ где}$$

$P_{\text{итог}}$ – итоговая оценка эффективности муниципальной программы за отчетный год.

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

- $P_{\text{итог}} > 100\%$ высокоэффективная;
- $90\% < P_{\text{итог}} < 100\%$ эффективная;
- $75\% < P_{\text{итог}} < 90\%$ умеренно эффективная;
- $P_{\text{итог}} < 75\%$ неэффективная.

Результаты итоговой оценки эффективности Программы (значение $P_{\text{итог}}$) и вывод о ее эффективности (интерпретация оценки) представляются вместе с годовыми отчетами отдела экономики Администрации муниципального образования «город Нурлат».

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

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры – это важный документ планирования, обеспечивающий систематизацию всех мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры различных видов. Программы имеют высокое значение для планирования реализации документов территориального планирования.

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

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;
- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;
- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных

организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);

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

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы следующие составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги.

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

Транспортная система муниципального образования «город Нурлат» является элементом транспортной системы Республики Татарстан, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования.

Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры. Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию, предусмотренных Программой, объектов транспортной инфраструктуры для цели обеспечения нормативного соответствия и надежности функционирования транспортных систем, способствующих комфортными безопасным условиям для проживания людей в муниципальном образовании.

В целях совершенствования правового и информационного обеспечения деятельности в сфере развития транспортной инфраструктуры на территории Федерального закона от 09.02.2007 №16 ФЗ «О транспортной безопасности» предлагается ряд мероприятий по институциональным преобразованиям:

1. Рассмотреть возможность выделения в структуре управления Администрации конкретного подразделения (возможно отдел в управлении ЖКХ), отвечающего и координирующего деятельность в сфере транспорта и безопасности дорожного движения, так как эти два вопроса являются неделимыми в основах организации перевозок, как пассажиров, так и грузов. Отдельное структурное подразделение позволит более быстро и качественно решать поставленные задачи в сфере транспортной инфраструктуры.

2. Организовать антитеррористическую комиссию, в рамках которой отслеживать и контролировать на своем уровне исполнение Федерального закона от 09.02.2007 №16 ФЗ «О транспортной безопасности» с целью организации взаимодействия предприятий, работающих в сфере транспорта с территориальными подразделениями МВД и ФСБ.

С руководителями предприятий, занятых в сфере транспортных пассажирских перевозок, необходимо постоянно проводить работу по реализации дополнительных мер, направленных на обеспечение безопасности жителей

муниципального образования и усиление защищенности объектов транспорта и транспортной инфраструктуры от угроз террористического характера.

Приложение 1

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования «город Нурлат»

| № п/п | Наименование автомобильной дороги или улицы | Идентификационный номер | Протяженность, км | | | Класс автомобильной дороги | Категория автомобильной дороги | |
|-------|---|-------------------------|-------------------|-------------|-------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|
| | | | Всего | В том числе | | | | |
| | | | | а/б | щеб. | | | грунт |
| 1 | пер. Бакирова | 92 646 101 ОП МП-1 | 0,3 | | | 0,3 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 2 | пер. Горького | 92 646 101 ОП МП-2 | 0,75 | | | 0,75 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 3 | пер. Заводской | 92 646 101 ОП МП-3 | 0,95 | 0,95 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 4 | пер. Лермонтова | 92 646 101 ОП МП-4 | 0,4 | 0,4 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 5 | пер. Мамыковский | 92 646 101 ОП МП-5 | 0,24 | | | 0,24 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 6 | пер. Мифтаханова | 92 646 101 ОП МП-6 | 0,75 | 0,75 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 7 | пер. Островского | 92 646 101 ОП МП-7 | 0,4 | 0,4 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 8 | пер. П.Е. Михеева | 92 646 101 ОП МП-8 | 0,1 | | | 0,1 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 9 | пер. Промышленный | 92 646 101 ОП МП-9 | 0,73 | | | 0,73 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 10 | пер. Тельмана | 92 646 101 ОП МП-10 | 0,673 | | | 0,673 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 11 | пер. Школьный | 92 646 101 ОП МП-11 | 1,394 | | 1,394 | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 12 | пер. Шоссейный | 92 646 101 ОП МП-12 | 0,82 | 0,82 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 13 | пер. Ю.Г. Мухарметова | 92 646 101 ОП МП-13 | 0,55 | 0,55 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 14 | пер. Южный | 92 646 101 ОП МП-14 | 0,74 | 0,74 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 15 | ул. 40 лет Октября | 92 646 101 ОП МП-15 | 0,898 | 0,898 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 16 | ул. 70 лет Нурлатскому району | 92 646 101 ОП МП-16 | 1,3 | | | 1,3 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 17 | ул. 8 Марта | 92 646 101 ОП МП-17 | 0,57 | | | 0,57 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 18 | ул. А.В. Виссарионова | 92 646 101 ОП МП-18 | 0,5 | 0,5 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 19 | ул. А.Г. Андреева | 92 646 101 ОП МП-19 | 0,63 | 0,63 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 20 | ул. А.Г. Ишкинеева | 92 646 101 ОП МП-20 | 0,46 | 0,46 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 21 | ул. А.Фахрутдинова | 92 646 101 ОП МП-21 | 0,4 | 0,4 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 22 | ул. А.Халикова | 92 646 101 ОП МП-22 | 0,5 | 0,5 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 23 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 24 | ул. Андропова | 92 646 101 ОП МП-24 | 0,38 | 0,38 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 25 | ул. Бакирова | 92 646 101 ОП МП-25 | 0,7 | 0,7 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 26 | ул. Баумана | 92 646 101 ОП МП-26 | 2 | 2 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 27 | ул. Березовая | 92 646 101 ОП МП-27 | 0,65 | | | 0,65 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 28 | ул. Бехетле | 92 646 101 ОП МП-28 | 0,62 | 0,62 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 29 | ул. Братская | 92 646 101 ОП МП-29 | 0,24 | | | 0,24 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 30 | ул. Ватутина | 92 646 101 ОП МП-30 | 0,32 | 0,32 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 31 | ул. Вахитова | 92 646 101 ОП МП-31 | 0,32 | 0,32 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 32 | ул. Верхненурлатская | 92 646 101 ОП МП-32 | 1,2 | 1,2 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 33 | ул. Весенняя | 92 646 101 ОП МП-33 | 0,52 | 0,52 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |

| | | | | | | | | |
|----|---------------------------|---------------------|-------|-------|------|-------|----------------------|-------------------------|
| 34 | ул. Владимира Медведского | 92 646 101 ОП МП-34 | 1,41 | 1,41 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 35 | ул. Волжская | 92 646 101 ОП МП-35 | 0,5 | | 0,5 | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 36 | ул. Г.Кариева | 92 646 101 ОП МП-36 | 1,5 | 1,5 | | | дорога обычного типа | главная улица |
| 37 | ул.Г.Хусаинова | 92 646 101 ОП МП-37 | 0,3 | | 0,3 | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 38 | ул. Гагарина | 92 646 101 ОП МП-38 | 0,96 | 0,96 | | | дорога обычного типа | главная улица |
| 39 | ул. Газовая | 92 646 101 ОП МП-39 | 1 | | | 1 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 40 | ул. Гиматдинова | 92 646 101 ОП МП-40 | 3,8 | 3,8 | | | дорога обычного типа | главная улица |
| 41 | ул. Гоголя | 92 646 101 ОП МП-41 | 0,75 | 0,75 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 42 | ул. Гончарова | 92 646 101 ОП МП-42 | 0,75 | 0,75 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 43 | ул. Горького | 92 646 101 ОП МП-43 | 0,75 | 0,75 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 44 | ул. Дальняя | 92 646 101 ОП МП-44 | 0,48 | 0,48 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 45 | ул. Дачная 1-я | 92 646 101 ОП МП-45 | 0,8 | 0,8 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 46 | ул. Дачная 2-я | 92 646 101 ОП МП-46 | 0,8 | 0,8 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 47 | ул. Декабристов | 92 646 101 ОП МП-47 | 2 | 2 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 48 | ул. Дмитрова | 92 646 101 ОП МП-48 | 0,75 | 0,75 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 49 | ул. Дорожная | 92 646 101 ОП МП-49 | 0,4 | 0,4 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 50 | ул. Дружба | 92 646 101 ОП МП-50 | 1,596 | 1,596 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 51 | ул. Дубравная | 92 646 101 ОП МП-51 | 1,024 | 1,024 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 52 | ул. Есенина | 92 646 101 ОП МП-52 | 0,22 | | 0,22 | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 53 | ул. Жемчужная | 92 646 101 ОП МП-53 | 0,5 | 0,5 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 54 | ул. Заводская | 92 646 101 ОП МП-54 | 1,2 | 1,2 | | | дорога обычного типа | главная улица |
| 55 | ул. Западная | 92 646 101 ОП МП-55 | 0,75 | 0,75 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 56 | ул. Звездная | 92 646 101 ОП МП-56 | 0,68 | 0,68 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 57 | ул. И. Сафиуллина | 92 646 101 ОП МП-57 | 0,34 | 0,34 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 58 | ул. И. Талькова | 92 646 101 ОП МП-58 | 0,15 | | | 0,15 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 59 | ул. им. А.К. Самаренкина | 92 646 101 ОП МП-59 | 1,64 | 1,64 | | | дорога обычного типа | главная улица |
| 60 | ул. им. З.Т.Тимирязева | 92 646 101 ОП МП-60 | 0,8 | 0,8 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 61 | ул. им. М.Х.Салимжанова | 92 646 101 ОП МП-61 | 0,285 | 0,285 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 62 | ул. им. Р.С. Хамадеева | 92 646 101 ОП МП-62 | 0,509 | 0,509 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 63 | ул. Интернационалистов | 92 646 101 ОП МП-63 | 0,8 | 0,8 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 64 | ул. Ипподромная | 92 646 101 ОП МП-64 | 0,8 | 0,8 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 65 | ул. К.Маркса | 92 646 101 ОП МП-65 | 0,79 | 0,79 | | | дорога обычного типа | главная улица |
| 66 | ул. Калинина | 92 646 101 ОП МП-66 | 0,695 | 0,695 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 67 | ул. Камская | 92 646 101 ОП МП-67 | 0,303 | | | 0,303 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 68 | ул. Карбышева | 92 646 101 ОП МП-68 | 0,8 | 0,8 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 69 | ул. Киевская | 92 646 101 ОП МП-69 | 0,4 | 0,4 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 70 | ул. Кирова | 92 646 101 ОП МП-70 | 1,36 | 1,36 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 71 | ул. Клубная | 92 646 101 ОП МП-71 | 0,2 | | | 0,2 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |

| | | | | | | | | |
|-----|-------------------------|----------------------|-------|-------|------|-------|----------------------|-------------------------|
| 72 | ул. Ключевая | 92 646 101 ОП МП-72 | 0,54 | | 0,54 | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 73 | ул. Ключинская | 92 646 101 ОП МП-73 | 0,5 | | 0,5 | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 74 | ул. Козлова | 92 646 101 ОП МП-74 | 0,49 | 0,49 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 75 | ул. Комсомольская | 92 646 101 ОП МП-75 | 1 | 1 | | | дорога обычного типа | главная улица |
| 76 | ул. Кооперативная | 92 646 101 ОП МП-76 | 0,3 | 0,3 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 77 | ул. Космонавтов | 92 646 101 ОП МП-77 | 0,9 | 0,9 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 78 | ул. Красина | 92 646 101 ОП МП-78 | 0,407 | 0,407 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 79 | ул. Красноармейская | 92 646 101 ОП МП-79 | 1,5 | 1,5 | | | дорога обычного типа | главная улица |
| 80 | ул. Кузнецова | 92 646 101 ОП МП-80 | 0,609 | 0,609 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 81 | ул. Куйбышева | 92 646 101 ОП МП-81 | 2 | 2 | | | дорога обычного типа | главная улица |
| 82 | ул. Курмышская | 92 646 101 ОП МП-82 | 0,5 | 0,5 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 83 | ул. Кутузова | 92 646 101 ОП МП-83 | 0,75 | 0,75 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 84 | ул. Л. Толстого | 92 646 101 ОП МП-84 | 1 | 1 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 85 | ул. Ленина | 92 646 101 ОП МП-85 | 1,1 | 1,1 | | | дорога обычного типа | главная улица |
| 86 | ул. Ленинградская | 92 646 101 ОП МП-86 | 1,35 | 1,35 | | | дорога обычного типа | главная улица |
| 87 | ул. Лермонтова | 92 646 101 ОП МП-87 | 0,4 | 0,4 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 88 | ул. Лесная | 92 646 101 ОП МП-88 | 1,9 | | 1,9 | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 89 | ул. Лесоскладская | 92 646 101 ОП МП-89 | 1,426 | 1,426 | | | дорога обычного типа | главная улица |
| 90 | ул. Линейная | 92 646 101 ОП МП-90 | 1,75 | 1,75 | | | дорога обычного типа | главная улица |
| 91 | ул. Лихачева | 92 646 101 ОП МП-91 | 0,3 | 0,3 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 92 | ул. Лобачевского | 92 646 101 ОП МП-92 | 2 | 2 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 93 | ул. Ломоносова | 92 646 101 ОП МП-93 | 0,6 | 0,6 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 94 | ул. Луговая | 92 646 101 ОП МП-94 | 0,5 | | 0,5 | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 95 | ул. М.Джалиля | 92 646 101 ОП МП-95 | 0,8 | 0,8 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 96 | ул. Малая | 92 646 101 ОП МП-96 | 0,2 | 0,2 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 97 | ул. Мамыковская | 92 646 101 ОП МП-97 | 0,45 | 0,45 | | | дорога обычного типа | главная улица |
| 98 | ул. Маслозаводская | 92 646 101 ОП МП-98 | 0,136 | 0,136 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 99 | ул. Маяковского | 92 646 101 ОП МП-99 | 1,109 | 1,109 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 100 | ул. Мира | 92 646 101 ОП МП-100 | 0,9 | 0,9 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 101 | ул. Мирная | 92 646 101 ОП МП-101 | 0,51 | 0,51 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 102 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 103 | ул. Михаила Калашникова | 92 646 101 ОП МП-103 | 0,384 | | | 0,384 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 104 | ул. Мичурина | 92 646 101 ОП МП-104 | 0,3 | 0,3 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 105 | ул. Молодежная | 92 646 101 ОП МП-105 | 0,55 | | 0,55 | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 106 | ул. Московская | 92 646 101 ОП МП-106 | 1 | 1 | | | дорога обычного типа | главная улица |
| 107 | ул. Мугинова | 92 646 101 ОП МП-107 | 1,1 | 1,1 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 108 | ул. Н.И.Захарова | 92 646 101 ОП МП-108 | 1,09 | 1,09 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 109 | ул. Н.Филиппова | 92 646 101 ОП МП-109 | 0,35 | | | 0,35 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |

| | | | | | | | | |
|-----|----------------------|----------------------|-------|-------|-------|-------|----------------------|-------------------------|
| 110 | ул. Н.С.Думаevi | 92 646 101 ОП МП-110 | 0,746 | 0,746 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 111 | ул. Набережная | 92 646 101 ОП МП-111 | 1,1 | 1,1 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 112 | ул. Нариманова | 92 646 101 ОП МП-112 | 0,208 | 0,208 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 113 | ул. Некрасова | 92 646 101 ОП МП-113 | 0,6 | 0,6 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 114 | ул. Нефтяников | 92 646 101 ОП МП-114 | 0,615 | 0,615 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 115 | ул. Нижненурлатская | 92 646 101 ОП МП-115 | 0,95 | | 0,95 | | дорога обычного типа | главная улица |
| 116 | ул. Николая Макарова | 92 646 101 ОП МП-116 | 0,168 | | | 0,168 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 117 | ул. Новая | 92 646 101 ОП МП-117 | 0,5 | | 0,5 | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 118 | ул. Новостройки | 92 646 101 ОП МП-118 | 0,312 | | | 0,312 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 119 | ул. Нурлатская | 92 646 101 ОП МП-119 | 1,33 | 1,33 | | | дорога обычного типа | главная улица |
| 120 | ул. Объездная | 92 646 101 ОП МП-120 | 0,179 | | 0,179 | | дорога обычного типа | главная улица |
| 121 | ул. Овражная | 92 646 101 ОП МП-121 | 0,165 | | 0,165 | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 122 | ул. Озерная | 92 646 101 ОП МП-122 | 1,13 | 1,13 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 123 | ул. Оружейная | 92 646 101 ОП МП-123 | 0,205 | | | 0,205 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 124 | ул. Островского | 92 646 101 ОП МП-124 | 0,98 | 0,98 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 125 | ул. П.Е.Михеева | 92 646 101 ОП МП-125 | 0,84 | 0,84 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 126 | ул. Партизанская | 92 646 101 ОП МП-126 | 0,171 | | | 0,171 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 127 | ул. Первомайская | 92 646 101 ОП МП-127 | 0,75 | 0,75 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 128 | ул. Пионерская | 92 646 101 ОП МП-128 | 0,9 | | | 0,9 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 129 | ул. Победы | 92 646 101 ОП МП-129 | 0,7 | 0,7 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 130 | ул. Подгорная | 92 646 101 ОП МП-130 | 0,25 | | | 0,25 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 131 | ул. Полевая | 92 646 101 ОП МП-131 | 0,75 | 0,75 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 132 | ул. Промышленная | 92 646 101 ОП МП-132 | 0,236 | 0,236 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 133 | ул. Пушкина | 92 646 101 ОП МП-133 | 0,3 | 0,3 | | | дорога обычного типа | главная улица |
| 134 | ул. Р.Валиахметова | 92 646 101 ОП МП-134 | 0,35 | 0,35 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 135 | ул. Р.Н.Киямова | 92 646 101 ОП МП-135 | 0,58 | 0,58 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 136 | ул. Р.Т.Ахметова | 92 646 101 ОП МП-136 | 0,7 | 0,7 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 137 | ул. Радужная | 92 646 101 ОП МП-137 | 0,3 | | | 0,3 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 138 | ул. Родниковая | 92 646 101 ОП МП-138 | 0,65 | | | 0,65 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 139 | ул. Рошевая | 92 646 101 ОП МП-139 | 0,45 | | | 0,45 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 140 | ул. Рябиновая | 92 646 101 ОП МП-140 | 0,015 | 0,015 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 141 | ул. С.З.Сайдашева | 92 646 101 ОП МП-141 | 0,7 | 0,7 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 142 | ул. С.Х.Алишева | 92 646 101 ОП МП-142 | 0,73 | 0,73 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 143 | ул. Садовая | 92 646 101 ОП МП-143 | 1 | 1 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 144 | ул. Светлая | 92 646 101 ОП МП-144 | 0,585 | 0,585 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 145 | ул. Северная | 92 646 101 ОП МП-145 | 0,16 | 0,16 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 146 | ул. Семенова | 92 646 101 ОП МП-146 | 0,17 | | 0,17 | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 147 | ул. Симбирская | 92 646 101 ОП МП-147 | 0,17 | 0,17 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |

| | | | | | | | | |
|-----|--------------------|----------------------|-------|-------|--|-------|----------------------|-------------------------|
| 148 | ул. Синдрякова | 92 646 101 ОП МП-148 | 0,731 | 0,731 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 149 | ул. Сиреневая | 92 646 101 ОП МП-149 | 0,25 | 0,25 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 150 | ул. Советская | 92 646 101 ОП МП-150 | 4 | 4 | | | дорога обычного типа | главная улица |
| 151 | ул. Совхозная | 92 646 101 ОП МП-151 | 0,25 | | | 0,25 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 152 | ул. Солнечная | 92 646 101 ОП МП-152 | 0,74 | 0,74 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 153 | ул. Спартак | 92 646 101 ОП МП-153 | 0,9 | 0,9 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 154 | ул. Спортивная | 92 646 101 ОП МП-154 | 0,392 | | | 0,392 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 155 | ул. Степана Разина | 92 646 101 ОП МП-155 | 0,194 | | | 0,194 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 156 | ул. Строителей | 92 646 101 ОП МП-156 | 2 | | | 2 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 157 | ул. Студенческая | 92 646 101 ОП МП-157 | 0,2 | | | 0,2 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 158 | ул. Суворова | 92 646 101 ОП МП-158 | 1,69 | 1,69 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 159 | ул. Танковая | 92 646 101 ОП МП-159 | 0,185 | | | 0,185 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 160 | ул. Тарн-Варн | 92 646 101 ОП МП-160 | 1,23 | | | 1,23 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 161 | ул. Ташкентская | 92 646 101 ОП МП-161 | 0,25 | | | 0,25 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 162 | ул. Телестудия | 92 646 101 ОП МП-162 | 0,8 | 0,8 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 163 | ул. Тельмана | 92 646 101 ОП МП-163 | 0,672 | 0,672 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 164 | ул. Тихая | 92 646 101 ОП МП-164 | 0,45 | 0,45 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 165 | ул. Товарищеская | 92 646 101 ОП МП-165 | 0,45 | 0,45 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 166 | ул. Торговая | 92 646 101 ОП МП-166 | 0,6 | 0,6 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 167 | ул. Тукая | 92 646 101 ОП МП-167 | 1,145 | 1,145 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 168 | ул. Фрунзе | 92 646 101 ОП МП-168 | 0,75 | 0,75 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 169 | ул. Х.Г.Ганиева | 92 646 101 ОП МП-169 | 0,4 | 0,4 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 170 | ул. Х.Туфана | 92 646 101 ОП МП-170 | 0,585 | 0,585 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 171 | ул. Хадиева | 92 646 101 ОП МП-171 | 0,47 | 0,47 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 172 | ул. Хафизова | 92 646 101 ОП МП-172 | 0,63 | 0,63 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 173 | ул. Цветочная | 92 646 101 ОП МП-173 | 0,4 | 0,4 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 174 | ул. Центральная | 92 646 101 ОП МП-174 | 0,9 | 0,9 | | | дорога обычного типа | главная улица |
| 175 | ул. Циолковская | 92 646 101 ОП МП-175 | 1 | 1 | | | дорога обычного типа | главная улица |
| 176 | ул. Чапаева | 92 646 101 ОП МП-176 | 0,3 | 0,3 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 177 | ул. Челнинская | 92 646 101 ОП МП-177 | 0,48 | | | 0,48 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 178 | ул. Чернышевского | 92 646 101 ОП МП-178 | 0,75 | 0,75 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 178 | ул. Чехова | 92 646 101 ОП МП-179 | 0,6 | 0,6 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 180 | ул. Чишмеле | 92 646 101 ОП МП-180 | 0,38 | 0,38 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 181 | ул. Чкалова | 92 646 101 ОП МП-181 | 0,3 | 0,3 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 182 | ул. Шашина | 92 646 101 ОП МП-182 | 1 | 1 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 183 | ул. Школьная | 92 646 101 ОП МП-183 | 1,394 | 1,394 | | | дорога обычного типа | главная улица |
| 184 | ул. Шоссейная | 92 646 101 ОП МП-184 | 0,82 | 0,82 | | | дорога обычного типа | главная улица |
| 185 | ул. Электростанция | 92 646 101 ОП МП-185 | 0,121 | 0,121 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |

| | | | | | | | | |
|-----|--|----------------------|------|------|--|------|----------------------|-------------------------|
| 186 | ул. Энгельса | 92 646 101 ОП МП-186 | 0,75 | 0,75 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 187 | ул. Ю.Г.Мухарметова | 92 646 101 ОП МП-187 | 0,55 | 0,55 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 188 | ул. Ю.Г.Юданова | 92 646 101 ОП МП-188 | 0,6 | 0,6 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 189 | ул. Юбилейная | 92 646 101 ОП МП-189 | 0,6 | 0,6 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 190 | ул. Южная | 92 646 101 ОП МП-190 | 0,75 | 0,75 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 191 | ул. Юности | 92 646 101 ОП МП-191 | 0,8 | 0,8 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 192 | ул. Адлера Газизуллина | 92 646 101 ОП МП-192 | 0,58 | | | 0,58 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 193 | ул. М.Магутова | 92 646 101 ОП МП-193 | 0,3 | | | 0,3 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 194 | ул. Погрузочная | 92 646 101 ОП МП-194 | 0,3 | | | 0,3 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 195 | ул. Богданова | 92 646 101 ОП МП-195 | 0,65 | | | 0,65 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 196 | ул. Складская | 92 646 101 ОП МП-196 | 0,5 | 0,5 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 197 | ул. Угольная | 92 646 101 ОП МП-197 | 0,5 | | | 0,5 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 198 | ул. Ф.Сибгатуллина | 92 646 101 ОП МП-198 | 0,6 | | | 0,6 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 199 | ул. Сергеева | 92 646 101 ОП МП-199 | 0,53 | | | 0,53 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 200 | ул. Казанская | 92 646 101 ОП МП-200 | 0,21 | | | 0,21 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 201 | ул. 50 лет Победы | 92 646 101 ОП МП-201 | 0,52 | 0,52 | | | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 202 | ул. Лазурная | 92 646 101 ОП МП-202 | 0,62 | | | 0,62 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 203 | ул. Загородная | 92 646 101 ОП МП-203 | 0,65 | | | 0,65 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 204 | ул. Центральная | 92 646 101 ОП МП-204 | 0,66 | | | 0,66 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 205 | ул. Даутова | 92 646 101 ОП МП-205 | 0,65 | | | 0,65 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 206 | ул. Изумрудная | 92 646 101 ОП МП-206 | 0,68 | | | 0,68 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 207 | ул. Парковая | 92 646 101 ОП МП-207 | 0,71 | | | 0,71 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 208 | ул. Кузнецова | 92 646 101 ОП МП-208 | 0,71 | | | 0,71 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 209 | ул. Черемшанская | 92 646 101 ОП МП-209 | 0,72 | | | 0,72 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 210 | ул. Вишневая | 92 646 101 ОП МП-210 | 0,72 | | | 0,72 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 211 | ул. Плониша | 92 646 101 ОП МП-211 | 0,73 | | | 0,73 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 212 | ул. Камышлинская | 92 646 101 ОП МП-212 | 0,31 | | | 0,31 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 213 | ул. Пожарный проезд мкр. Средняя Камышла | 92 646 101 ОП МП-213 | 0,97 | | | 0,97 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |
| 214 | ул. Безымянная мкр. Средняя Камышла | 92 646 101 ОП МП-214 | 0,9 | | | 0,9 | дорога обычного типа | улица в жилой застройке |

Приложение 2

Технико-эксплуатационные параметры межмуниципальных маршрутов
общественного транспорта

| Порядковый номер маршрута регулярных перевозок | Наименование маршрута регулярных перевозок | Наименование промежуточных остановочных пунктов по маршруту регулярных перевозок | Наименование улиц, автомобильных дорог между остановочными пунктами по маршруту регулярных перевозок | Протяженность маршрута регулярных перевозок, км | Порядок посадки и высадки пассажиров | Вид регулярных перевозок | Виды и классы (максимальное количество ТС каждого класса) транспортных средств, которые используются для перевозок по маршруту регулярных перевозок | | | | | Экологические характеристики транспортных средств, которые используются для перевозок по маршруту регулярных перевозок | Дата начала осуществления регулярных перевозок | Местонахождение юридического лица, фамилия, имя и, если имеется, отчество индивидуального предпринимателя (в том числе участников договора простого товарищества) | |
|--|--|---|---|---|---|--|---|-----|---|---|---|--|--|---|--|
| | | | | | | | Максимальное количество ТС каждого класса | Вид | | | | | | | |
| | | | | | | | | О | М | С | Б | | | | ОБ |
| 604 | Нурлат (автовокзал г.Нурлат) - Казань (автовокзал "Столичный") - Нурлат (автовокзал г.Нурлат) | Алексеевский район (Алексеевское), Алькеевский район (Базарные Матаки), Лаишевский район (с. Чирпы) | Нурлат (ул.Гиматдинова, ул.К.Маркса, ул.Кариева), "Чистополь-Аксубаево-Нурлат", "Базарные Матаки-Мамыково" "Алексеевское - Высокий Колок", "Казань - Оренбург. Р-239", г.Казань (Оренбургский тракт, ул.Павлюхина, ул.Салимжанова, ул.Татарстан) | 442 | Только в установленных остановочных пунктах | Регулярная перевозка по нерегулируемому тарифу | Автобус | | 1 | | 1 | | 4 и выше | 30.04.2019 | АО "Нурлатское АТП", 423040, РТ, г.Нурлат, ул.Школьная, д.31 |
| 607 | Нурлат (автовокзал г.Нурлат) - Набережные Челны (остановочный пункт на железнодорожном вокзале г. Набережные Челны) - Нурлат | Заинский район (Заинск (АВ г.Заинск) | Нурлат (ул.Гиматдинова, ул.К.Маркса, ул.Нурлатская), "Нурлат - Кузайкино", "Казань - Оренбург", "Русский Актас - Кузайкино", "Набережные Челны - Заинск - Альметьевск", Заинск (ул.Банькина), г.Наб.Челны (Альметьевский тракт, Казанский пр-т, пр-т М.Джалиля) | 431,2 | Только в установленных остановочных пунктах | Регулярная перевозка по нерегулируемому тарифу | Автобус | | 1 | | 1 | | 4 и выше | 31.12.2018 | АО "Нурлатское АТП", 423040, РТ, г.Нурлат, ул.Школьная, д.31 |