|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **БАШ?ОРТОСТАН РЕСПУБЛИКА№Ы**  **БАЙМА? РАЙОНЫ**  **МУНИЦИПАЛЬ РАЙОНЫНЫ\***  **ТАТЛЫБАЙ АУЫЛ СОВЕТЫ**  **АУЫЛ БИЛ»М»№Е**  **ХАКИМИ»ТЕ**  453656 Татлыбай ауылы,  ;изз2т Татлыбаев урамы, 48А  Тел. 8 (34751) 4-45-38. |  | **АДМИНИСТРАЦИЯ**  **СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ ТАТЛЫБАЕВСКИЙ СЕЛЬСОВЕТ МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА БАЙМАКСКИЙ РАЙОН РЕСПУБЛИКИ БАШКОРТОСТАН**    453656 село Татлыбаево,  ул.Гиззата Татлыбаева, 48А  Тел. 8 (34751) 4-45-38. |

**Проект**

**«Комплексное развитие транспортной инфраструктуры сельского поселения Татлыбаевский сельсовет**

**муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан**

**на 2017 - 2035 годы»**

В соответствии с Федеральным законом от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ « Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года № Пр-701, Постановления Правительства Российской Федерации от 14 июня 2013 года №502 « Об утверждении требований к программам комплексного развития систем коммунальной инфраструктуры поселений, городских округов», Администрация сельского поселения Татлыбаевский сельсовет, постановляет:

1. Утвердить прилагаемую программу «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры сельского поселения Татлыбаевский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан на 2017 - 2035 годы».

2. Опубликовать Программу на официальном сайте администрации сельского поселения Татлыбаевский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан в сети Интернет.

3. Контроль над исполнением настоящего постановления оставляю за собой.

Глава сельского поселения Р. А. Идрисов

Проект

**«Комплексное развитие транспортной инфраструктуры**

**сельского поселения Татлыбаевский сельсовет**

**муниципального района Баймакский район**

**Республики Башкортостан**

**на 2017 - 2035 год»**

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование программы** | **Программа «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры сельского поселения  Татлыбаевский сельсовет» на 2017 - 2035 год»** |
| Основания для разработки программы | * Градостроительный кодекс РФ от 29 декабря 2004 №190-ФЗ * Федеральный закон от 29 декабря 2014года №456 - ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ» * Федеральный закон от 06 октября 2003 года [№ 131-ФЗ](http://zakon.scli.ru/ru/legal_texts/act_municipal_education/index.php?do4=document&id4=96e20c02-1b12-465a-b64c-24aa92270007) «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;   -Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;  -Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;   * поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года Пр-701;   -постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года Пр-Ш440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»   * Генеральный план сельского поселения Татлыбаевский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан. |
| Разработчик программы | Администрация сельского поселения Татлыбаевский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан. |
| Цели и задачи программы | Целью программы является:  Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры сельского поселения Татлыбаевский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан, повышение уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.  Для достижения указанных целей необходимо решение основных задач:   * организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения; * организация мероприятий по развитию и совершенствованию автомобильных дорог общего пользования местного значения сельского поселения Татлыбаевский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан; * организация мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на территории сельского поселения, а также формированию безопасного поведения участников дорожного движения и предупреждению дорожно-транспортного травматизма |
| Целевые показатели программы | Технико-экономические показатели:  - Доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным допустимым требованиям к транспортно­ эксплуатационным показателям, %  -Доля муниципальных автомобильных дорог, в отношении которых проводились мероприятия по зимнему и летнему содержанию дорог, %;  -Количество километров отремонтированных авто­мобильных дорог общего пользования местного значения, км;  -Количество капитально отремонтированных искусственных сооружений (мостов), ед.;  -Количество спроектированных и устроенных тротуаров  -Количество паспортизированных участков дорог общего пользования местного значения, ед Финансовые показатели:  -снижение расходов на ремонт и содержание автомобильных дорог Социально-экономические показатели:  -Обеспеченность населения Поселения доступными и качественными круглогодичными услугами транспорта, %  -Количество дорожно-транспортных происшествий, произошедших на территории поселения, ед. Количество погибших и тяжело пострадавших в результате ДТП на территории поселения, чел. |
| Этапы и сроки реализации программы | Срок реализации Программы - 2017 - 2035 гг. Этапы реализации:  -Первый этап - 201 - 2021 г.г.  -Второй этап - 2022 - 2026 г.г.  -Третий этап - 2027 - 2035 г.г. |
| Объемы и источники  финансирования  Программы | Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятий Программы, составит: 1300 тыс. руб.,  в том числе в первый этап по годам:  2017 год- 100 тыс. руб.  2018 год- 200 тыс. руб.  2019 год- 200 тыс. руб.  2020 год- 200 тыс. руб.  2021 год- 200 тыс. руб.  2022-2026 годы- 200 тыс. руб.  2027-2035 годы- 200 тыс. руб.  Источники финансирования - бюджет сельского поселения Татлыбаевский сельсовет муниципального района Баймакский район, бюджет Республики Башкортостан. |

1.ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

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

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа разрабатывается и утверждается органами местного самоуправления поселения, городского округа на основании утвержденного в порядке, установленном Градостроительным Кодексом РФ, генерального плана поселения, городского округа Реализация программы должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения, городского округа в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Обеспечение надежного и устойчивого обслуживания жителей сельского поселения Татлыбаевский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан (в дальнейшем – Поселение) транспортными услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры - одна из главных проблем, решение которой необходимо для повышения качества жизни жителей и обеспечения устойчивого развития поселения.

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

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

1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.

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

3. Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.

4. Мероприятия по научно-техническому сопровождению программы. Мероприятия по капитальному ремонту и ремонту будут определяться на основе результатов обследования автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

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

Корректировка Программы производится на основании предложений Правительства Республики Башкортостан, Администрации Поселения, Совета депутатов Поселения.

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

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Татлыбаевский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан на 2017 - 2035 (далее по тексту Программа) подготовлена на основании:

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

- Федерального закона от 29 декабря 2014года №456 – ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ»;

- Федерального закона от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;

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

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

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

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

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

- Генерального плана Сельского поселения Татлыбаевский сельсовет муниципального района Баймакский район Республики Башкортостан;

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

**Основные понятия.**

В настоящей Программе используются следующие основные понятия:

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

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

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

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

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

- **дорожная деятельность** ‑ деятельность по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог;

- **владелец автомобильных дорог** ‑ Администрация Поселения;

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

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

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

- **ремонт автомобильной дороги** ‑ комплекс работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильной дороги, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги;

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

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

**Положение муниципального образования сельского поселения Татлыбаевский сельсовет Муниципального района Баймакский район в структуре пространственной организации Республики Башкортостан**

Основными факторами, определяющими направления разработки Программы, являются:

- тенденции социально-экономического развития поселения, характеризующиеся незначительным повышением численности населения, развитием рынка жилья, сфер обслуживания и промышленности;

- состояние существующей системы транспортной инфраструктуры.

Сельское поселение й сельсовет муниципального района Баймакского района Республики Башкортостан расположено в восточной части административного района, к северо-востоку от административного центра муниципального района – г.Баймак – в горно-лесной зоне острогов Южного Урала с резко континентальным климатом, с устойчивой холодной суровой зимой, жарким летом и неустойчивым режимом погоды короткой весной и продолжительной осенью. С запада территория ограничена землями сельского поселения Сибайский сельсовет, с северо - запада – землями сельского поселения Ишмухаметовский сельсовет, с севера – землями сельского поселения Семеновский сельсовет, с востока – землями г.Сибай и Челябинской области, с юго-востока – землями сельского поселения Зилаирский сельсовет, с юга – землями сельского поселения Ишмурзинский сельсовет, с юго-запада территория сельского поселения ограничена землями г.Баймак. Изменения границ и преобразование поселения осуществляется законом Республики Башкортостан в соответствии с федеральным законом.

Административным центром Поселения является с.Татлыбаево. Расстояние от с.Татлыбаево до районного центра, г.Баймак, составляет 32 км, в до 24 от ближайшей ж/д Сибай.

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

Территория Поселения включает в себя следующие категории земель:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п.п. | Показатели | Единица  измерения | Современное состояние на 2017 г. | На расчетный  срок 2035г. |
|  | Общая площадь земель сельского посе ления Татлыбаевский сельсовет в административных границах | га | 31116,31 | 31116,31 |
|  | в том числе по категориям: |  |  |  |
| 1 | Земель лесного фонда | га | 3181,88 | 3181,88 |
| 2 | Земель особо охраняемых природных территорий | га | - | - |
| 3 | Земель водного фонда | га | 2470,70 | 2470,70 |
| 4 | Земель сельскохозяйственного  назначения | га | 5130,0 | 4656,11 |
| 5 | Земель промышленности, энергетики, связи, земли обороны | га | 403,09 | 462,243 |
| 6 | Земель транспорта | га | 643,02 | 660,72 |
| 7 | Земель населенных пунктов, в т.ч.: | га | 769,27 | 1243,16 |
|  | жилых зон с преобладанием индивидуальной застройки | га / % | 208,76 / 100% | 464,94 / 100% |
|  | общественно-деловых зон | га | 6,559 | 18,339 |
|  | производственных зон, зон инженерной  и транспортной инфраструктур | га | 62,402 | 247,44 |
|  | рекреационных зон | га | - | 26,37 |
|  | земель специального назначения | га | 6,47 | 8,02 |
| 8 | Земель спец.назначения в с.п. | га | 2,53 | 6,567 |
| 9 | Прочие земли в с.п. | га | 18515,82 | 18434,93 |

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

В административных границах сельского поселения Татлыбаевский сельсовет расположены 7 населенных пункта: село Татлыбаево, деревни Карышкино, Абдрахманово, Янзигитово, Хасаново,Галеево,Файзуллино.

Село Татлыбаево – административный центр сельского поселения Татлыбаевский сельсовет с населением 361 человек - расположено в центральной части территории сельского поселения в 32 км от районного центра г.Баймак, в 24 км от ближайшей ж/д станции Сибай.

Мимо села с восточной стороны в направлении с север на юго-восток проходит автодорога районного значения с твердым покрытием Ст.Сибай-Хасаново-Янзигитово – Татлыбаево-Карышкино - Ишмухаметово, по которой осуществляется транспортная связь села с другими населенными пунктами района.

Территория села ограничена с западной стороны горным рельефом и охранной зоной 2-го пояса водозабора; с северной стороны - санитарно – защитной зоной кладбища, охранными зонами ЛЭП и межпоселкового ГВД, зоной акустической вредности от автодороги; с восточной стороны – охранной зоной ГВД, санитарно-защитными зонами свалки ТКО и скотомогильника, зоной акустической вредности от автодороги; с южной стороны – водоохранной зоной ручья.

Село имеет регулярную планировочную структуру, одна главная и три основные улицы расположены в направлении с северо-запада на юго-восток, несколько небольших переулков связывают основные под небольшими углами.

Общественная зона сформировалась в центральной части села.

Частично действующая промзона расположена в восточном направлении за границами села.

Существующая и планируемая на расчетный срок специализация села – сельское хозяйство.

Проектом предлагается размещение малоэтажной усадебной жилой застройки с рекомендуемыми размерами приусадебных участков 0,15-0,18 га на участках, благоприятных для строительства, в северо – восточной (на расч.срок) и юго-западной частях села в его существующих границах и за границами. Индивидуальная застройка решена в виде ландшафтно-ориентированных кварталов, органично включенных в единую систему улично-дорожной сети.

Проектом предусмотрена организация в проектируемых кварталах общественных зон, а в южном направлении - рекреационной зоны с размещением открытой спортивной площадки.

Деревня Абдрахманово расположена в 1,18 км юго-восточнее административного центра сельского поселения с. Татлыбаево. Население – 247 человек.

С западной стороны мимо населенного пункта в направлении с северо-запада на юг проходит автодорога районного значения с твердым покрытием Ст.Сибай-Хасаново-Янзигитово – Татлыбаево-Карышкино - Ишмухаметово, по которой осуществляется транспортная связь деревни с другими населенными пунктами района.

Территория деревни ограничена с западной стороны санитарно-защитной зоной частично действующей промзоны и зоной акустической вредности от автодороги; с северной стороны - охранной зоной межпоселкового ГВД, водоохранной зоной речки и санитарно-защитной зоной свалки ТКО; с восточной стороны – охранной зоной ГВД; с южной стороны – лесом, охранной зоной 2-го пояса водозабора, санитарно – защитной зоной скотомогильника и водоохранной зоной речки.

Планировочная структура деревни радиальная и состоит из одной главной улицы, расположенной с изгибом в направлении с северо-востока на юг, и трех основных, расположенных под разными углами к главной и пересекающих ее в центре.

Общественная зона сформирована в центральной части деревни, в месте въезда в населенный пункт.

Частично действующая промзона (МТФ) расположена в западной части в границах населенного пункта.

Существующая и планируемая на расчетный срок специализация деревни – сельское хозяйство.

Предлагается размещение малоэтажной усадебной жилой застройки с рекомендуемыми размерами приусадебных участков 0,15 га на участках, благоприятных для строительства, в восточной части деревни. Индивидуальная застройка решена в виде ландшафтно-ориентированных кварталов, органично включенных в единую систему улично-дорожной сети.

Проектом предусмотрена организация между существующей и проектируемой застройкой общественных зон, а в северной части (за СКЦ) - рекреационной зоны с размещением открытой спортивной площадки.

Деревня Галеево расположена в 10,65 км северо-западнее административного центра сельского поселения с.Татлыбаево. Население – 20 человек.

С юго-восточной стороны к населенному пункту подходит грунтовая автодорога местного значения от автотрассы Магнитогорск - Сибай - Ира, по которой осуществляется транспортная связь деревни с другими населенными пунктами.

Территория деревни ограничена с западной стороны лесным массивом; с северной стороны - крутым горным рельефом; с восточной стороны - санитарно – защитной зоной свалки ТКО и охранными зонами магистрального ГВД и ЛЭП 110 кВ; с южной стороны – водоохранной зоной р.Бол.Уртазымка и лесом;

Планировочная структура деревни состоит из единственной главной улицы, расположенной в направлении с запада на восток.

Общественной зоны нет. Промзоны нет.

Существующая и планируемая на расчетный срок специализация населенного пункта – сельское хозяйство, обслуживание туристических групп.

Предлагается размещение малоэтажной усадебной жилой застройки с рекомендуемыми размерами приусадебных участков 0,15 га на участках, благоприятных для строительства, в северо – восточном и юго –восточном направлении (за магистральным ГВД) за границами деревни. Индивидуальная застройка решена в виде ландшафтно-ориентированных жилых кварталов, органично включенных в единую систему улично-дорожной сети.

Проектом предусмотрена организация при въезде в населенный пункт общественной зоны, а напротив нее - рекреационной зоны с размещением открытой спортивной площадки.

Кроме того, в юго-западном направлении от существующих границ деревни рядом с автодорогой Ира-Сибай – Магнитогорск предлагается зарезервировать две площадки под размещение комплекса туристическо – оздоровительного направления (автокемпинг и база отдыха).

Деревня Карышкино расположена в 3,4 км южнее административного центра сельского поселения с.Татлыбаево. Население – 460 человек.

Мимо деревни с западной стороны в направлении с северо-востока на юго-запад проходит автодорога районного значения с твердым покрытием Ст.Сибай –Хасаново - Янзигитово – Татлыбаево – Абдрахманово – Карышкино - Ишмухаметово. По ней осуществляется транспортная связь деревни с другими населенными пунктами.

Территория деревни ограничена с западной стороны горным рельефом и зоной акустической вредности от автодороги; с северной стороны санитарно-защитной зоной свалки ТКО и горным рельефом; с восточной стороны зоной акустической вредности от автодороги, охранной зоной межпоселкового ГДВ и санитарно-защитной зоной частично действующей промзоны; с южной стороны – санитарно-защитной зоной межпоселкового ГВД.

Деревня имеет относительно регулярную структуру, главная улица расположена с изгибом в направлении с запада на северо-восток, две основные расположены параллельно главной, одна основная пересекает главную с севера на юг.

Общественная зона расположена в западной части населенного пункта в его границах.

Частично действующая промзона (МТФ) расположена в юго-восточном направлении вплотную к границам деревни.

Планируемая на расчетный срок специализация населенного пункта – сельское хозяйство.

Проектом предлагается размещение малоэтажной усадебной жилой застройки с рекомендуемыми размерами приусадебных участков 0,15 га на участках, благоприятных для строительства, в юго-западной и северной частях деревни в ее существующих границах. Индивидуальная застройка решена в виде ландшафтно-ориентированных жилых кварталов, органично включенных в единую систему улично-дорожной сети.

Проектом предусмотрена организация в северной и западной частях деревни общественной зоны, а за проектируемым ТСК - рекреационной зоны с размещением открытой спортивной площадки.

Деревня Хасаново расположена в 7,15 км южнее административного центра сельского поселения с.Татлыбаево. Население – 46 человек.

Деревня расположена с западной стороны от перекрестка автотрассы Магнитогорск – Сибай – Ира и автодороги районного значения Ст.Сибай – Хасаново – Татлыбаево – Ишмухаметово. По этим автодорогам осуществляется транспортная связь деревни с другими населенными пунктами.

Территория деревни ограничена с западной стороны крутым горным рельефом; с северной стороны – зоной акустической вредности от автодороги, охранными зонами межпоселкового ГВД и ЛЭП; с восточной стороны – зоной акустической вредности от двух автодорог, охранными зонами межпоселкового ГВД, ЛЭП и электроподстанции; с южной стороны – водоохранной зоной ручья и лесом.

Деревня имеет регулярную планировочную структуру и находится на пересечении двух автодорог, являющимися одновременно двумя главными улицами населенного пункта. Несколько коротких основных улиц расположены параллельно главным.

Небольшая общественная зона расположена на одной из главных улиц - отрезке автодороги Ира – Сибай - Магнитогорск.

Промзоны нет.

Планируемая на расчетный срок специализация населенного пункта – сельское хозяйство, обслуживание организованных туристических групп.

Предлагается размещение малоэтажной усадебной жилой застройки с рекомендуемыми размерами приусадебных участков 0,15 га на участках, благоприятных для строительства, в западной части деревни и в северо-восточном направлении за границами населенного пункта. Индивидуальная застройка решена в виде ландшафтно-ориентированных жилых кварталов, органично включенных в единую систему улично-дорожной сети.

Проектом предусмотрена организация в центральной части деревни рядом с существующей жилой застройкой общественной зоны, а рядом с ней - рекреационной зоны с размещением открытой спортивной площадки.

Деревня Янзигитово расположена в 3,29 км севернее административного центра сельского поселения с.Татлыбаево. Население – 437 человек.

С западной стороны в направлении с севера на юг проходит автодорога районного значения с твердым покрытием Ст.Сибай – Хасаново – Татлыбаево – Ишмухаметово, по которой осуществляется транспортная связь деревни с другими населенными пунктами.

Территория деревни ограничена с западной стороны крутым горным рельефом и зоной акустической вредности от автодороги; с северной стороны – зоной акустической вредности от автодороги, охранными зонами межпоселкового ГВД и ЛЭП, санитарно-защитной зоной кладбища; с восточной стороны - охранной зоной межпоселкового ГВД; с южной стороны - санитарно – защитными зонами скотомогильника и свалки ТКО, водоохранной зоной речки Сагылузяк и лесом.

Деревня имеет регулярную планировочную структуру, главная улица расположена в направлении с севера на юг, параллельно ей расположена одна основная улица с ответвлениями. Пять второстепенных улиц расположены частично параллельно главной, частично пересекают ее, образуя сетку улиц.

Общественная зона расположена в центральной части деревни, ближе к южной окраине.

Частично действующая промзона расположена в западной части деревни.

Планируемая на расчетный срок специализация населенного пункта – сельское хозяйство, обслуживание туристических групп.

В перспективе данный населенный пункт видится как новый крупный жилой массив с малоэтажной коттеджной застройкой с хорошим потенциалом для развития.

Предлагается размещение малоэтажной усадебной жилой застройки с рекомендуемыми размерами приусадебных участков 0,15 га на участках, благоприятных для строительства, в западном, северо-восточном и восточном направлении за существующими границами деревни. Индивидуальная застройка решена в виде ландшафтно-ориентированных жилых кварталов, органично включенных в единую систему улично-дорожной сети.

Проектом предусмотрена организация в проектируемой жилой застройке трех общественных зон и нескольких рекреационных зон с размещением открытых спортивных площадок.

Бывшая деревня Файзуллино расположена в 9,23 км западнее административного центра сельского поселения с.Татлыбаево. В настоящее время постоянно проживающих жителей в деревне нет.

С северо-западной стороны мимо деревни в направлении с северо-востока на юго-запад проходит автотрасса Магнитогорск – Сибай - Ира, по которой осуществляется транспортная связь деревни с другими населенными пунктами.

Территория деревни ограничена с западной стороны лесом и водоохранной зоной ручья Шурале; с северной стороны – водоохранной зоной р.Шурале, зоной акустической вредности от автотрассы, охранной зоной кабеля связи; с восточной стороны – охранной зоной ЛЭП и кабеля связи, горным рельефом; с южной стороны – горным рельефом.

Деревня имела регулярную планировочную структуру, единственная главная улица была расположена в направлении с севера на юг.

Общественной зоны нет. Промзоны нет.

Планируемая на расчетный срок специализация населенного пункта – обслуживание туристических групп.

Предлагается размещение малоэтажной усадебной жилой застройки с рекомендуемыми размерами приусадебных участков 0,15 га на участках, благоприятных для строительства, в южной и восточной частях деревни и заполнение пустующих участков в существующих границах. Индивидуальная застройка решена в виде ландшафтно-ориентированных групп жилых домов, органично включенных в единую систему улично-дорожной сети.

Проектом предусмотрена организация в центральной части деревни общественной зоны, а за ней - рекреационной зоны с размещением открытых спортивных площадок.

**Развиваемые населенные пункты** – в основном крупные и средние населенные пункты, имеющие базу для дальнейшего экономического развития.

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

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

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

Затраты на инфраструктурное обеспечение удаленных малонаселенных мест существенно превышают экономический эффект от использования территории, а также отсутствуют реальные перспективы использования этой территории, наблюдается отрицательная демографическая динамика и ухудшается социальное положение местного населения.

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

***Структура населения сельского поселения Татлыбаевский сельсовет***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Населенный пункт | Численность  населения  (сущ.), чел. | Численность  населения  (1 очередь), чел. | Численность  населения  (расчет. срок), чел. |
| 1 | с.Татлыбаево | 361 | 560 | 700 |
| 2 | д.Абдрахманово | 247 | 378 | 450 |
| 3 | д.Галеево | 20 | 105 | 122 |
| 4 | д.Карышкино | 460 | 576 | 712 |
| 5 | д.Хасаново | 46 | 146 | 292 |
| 6 | д.Янзигитово | 437 | 4733 | 6199 |
| 7 | д.Файзуллино | - | 73 | 164 |
|  | Итого: | 1571 | 6571 | 8639 |

Развитие транспортной системы является необходимым условием экономического развития района. С созданием эффективной транспортной сети появляется возможность углубления и расширения товарного обмена, преобразования условий жизнедеятельности и хозяйствования.

Основные направления развития транспортного каркаса Баймакского района:

1. Создание единой транспортной системы для обеспечения устойчивых связей между населенными пунктами.

2. Обеспечение проезда к местам приложения труда и зонам отдыха, центрам бытового и медицинского обслуживания.

3. Возможность выхода на внешние, федерального значения магистральные трассы.

4. Обеспечение бесперебойного движения на основной части дорожной сети вне зависимости от сезонности и погодных условий.

5. Повышение безопасности дорожного движения и сокращение числа дорожно-транспортных происшествий по причине плохих дорожных условий.

Планировочный каркас территории сельского поселения Татлыбаевский сельсовет создают:

- часть автодороги республиканского значения с твердым покрытием Ира - Сибай – Магнитогорск;

- автодорога районного значения с твердым покрытием Ст.Сибай – Хасаново – Янзигитово – Татлыбаево – Абдрахманово – Карышкино - Ишмухаметово;

- часть автодороги межрайонного значения с твердым покрытием Сибай – Акъяр;

- подъезд к д.Галеево;

соединяющие населенные пункты с административным центром сельского поселения с.Татлыбаево, с районным центром г.Баймак, с г.Сибай.

Железнодорожный транспорт. Ближайшая железнодорожная станция Сибай расположена в 24 км от административного центра сельского поселения с.Ургаза. Код станции - 81830. Принадлежность: Южно – Уральская железная дорога.

Согласно Схеме территориального планирования Баймакского района РБ, разработанного ЗАО «Ленинградский промстройпроект» в 2006 г.(шифр 3525), в восточной части территории сельского поселения Татлыбаевский сельсовет планируется продолжение железной дороги Магнитогорск – Сибай с выходом к населенному пункту Акъяр (отрезок Сибай – Акъяр). Настоящим проектом предусматривается перенос проектируемой железной дороги в восточном направлении за автодорогу Сибай - Ургаза – Акъяр для организации большой рекреационной зоны на западном берегу оз.Культабан.

***Перечень существующих автомобильных дорог***

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Наименование автомобильных дорог общего пользования | категория дороги | Протяженность  км | тип покрытия | | |
| асфаль-тобетон | щебень | грунт |
| 1 | а/д Магнитогорск – Сибай – Ира (в границах с.п.) | III | 20,260 | 20,260 | - | - |
| 2 | а/д с.Ст.Сибай- Хасаново – Янзигитово- Татлыбаево- Абдрахманово – Карышкино- Ишмухаметово (в границах с.п.) | IV | 23,975 | - | 23,975 | - |
| 3 | а/д Сибай-Акъяр (в границах с.п.) | III | 9,93 | 9,93 | - | - |
| 4 | подъезд к д.Галеево | IV | 1,170 | - | 1,170 | - |
|  | Итого: |  | 55,335 | 30,19 | 25,145 | - |

Общая протяжённость автомобильных дорог общего пользования сельского поселения Татлыбаевский сельсовет составляет 55,335 км, (в том числе с твёрдым покрытием – 55,335 км).

Проектом генерального плана предусматривается реконструкция существующих дорог на территории сельского поселения для развития внутрирайонных и межрайонных связей, создание единой системы транспортной и улично-дорожной сети, взаимосвязанной с планировочной структурой населенных пунктов и прилегающими к ним территориями. Такая система обеспечит удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

***Рекомендации по развитию автодорог в административных***

***границах сельского поселения Татлыбаевский сельсовет***

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Наименование основных автомобильных дорог | Существующее положение | | | П р о г н о з ы | | |
| Общая  протяженность а/д, км | в том числе: | | в том числе: | | |
| с щебеночным покрытием | грунтовые | с асфальтовым покрытием | с улуч-шенным  покрытием | грунтовая |
| **I. строительство автодорог** | | | | | | | |
| 1 | а/д Янзигитово – оз.Культабан (восточный обход д.Янзигитово) | - | - | - | - | 5,9 | - |
|  | Итого: | - | - | - | - | 5,9 | - |

Улично-дорожная сеть населенных пунктов решена в виде непрерывной системы с учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного и пешеходного движения, территориально-планировочной организации территории и характера застройки. В составе улично-дорожной сети выделены улицы и дороги следующих категорий:

- **поселковые дороги**, по которым осуществляется связь населенного пункта с внешними дорогами общей сети;

- **главные улицы**, обеспечивающие связь жилых территорий с общественными центрами и местами приложения труда;

- **улицы в жилой застройке, в т.ч.:**

- основные, осуществляющие транспортную (без пропуска грузового и общественного транспорта) и пешеходную связь внутри жилых территорий и с главными улицами,

- второстепенные, обеспечивающие связь между основными жилыми улицами;

- **пешеходные улицы (дорожки)**, необходимые для связи с местами приложения труда, учреждениями и предприятиями обслуживания;

- **производственные дороги**, по которым обеспечивается транспортная связь в пределах производственных зон, а также выходы на поселковые и внешние дороги.

Дороги и улицы в проектируемых кварталах обозначены условно, без названий.

Ширина существующих дорог и улиц продиктована сложившейся застройкой, что и определило ширину в красных линиях 15,0 - 25,0 м, ширину проезжей части 3,5-6,0 м.

Ширина проектируемых дорог и улиц в красных линиях составляет 20,0 - 25,0 м, ширина проезжей части 7,0 м.

Реконструкция существующих дорог и улиц предусматривает их благоустройство с усовершенствованием покрытия, устройство «карманов» для остановки общественного транспорта, парковок и стоянок автотранспорта в местах скопления людей в зоне общественных центров, местах массового отдыха, промышленных зонах и т.д., а также уширение проезжих частей улиц и дорог перед перекрестками.

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

***Показатели улично-дорожной сети в границах населенных пунктов***

***сельского поселения Татлыбаевский сельсовет***

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Наименование | Протяженность, км | | Площадь, га | |
| Сущ. | На расчетный срок | Сущ. | На расчетный срок |
| 1 | с.Татлыбаево | 4,514 | 7,079 | 2,708 | 4,955 |
| 2 | д.Абдрахманово | 2,099 | 4,327 | 1,259 | 3,029 |
| 3 | д.Галеево | 0,609 | 3,884 | 0,365 | 2,719 |
| 4 | д.Карышкино | 4,231 | 7,898 | 2,539 | 5,529 |
| 5 | д.Хасаново | 5,089 | 11,423 | 3,053 | 7,996 |
| 6 | д.Янзигитово | 8,031 | 54,845 | 4,819 | 38,392 |
| 7 | д.Файзуллино | 0,436 | 2,841 | 0,262 | 1,989 |
|  | **Итого:** | 25,009 | 92,297 | 15,005 | 64,609 |

Потребности в пассажирских перевозках на территории МР Баймакский район обеспечивают автотранспортное предприятие ГУП «Башавтотранс» (Сибайское и Баймакское АТП).

На территории сельского поселения Татлыбаевский сельсовет движение рейсовых автобусов осуществляется по местным маршрутам Сибай – Ишмухаметово, Баймак – Сибай.

Остановки общественного транспорта расположены на автодорогах межрайонного и районного значения на перекрестках–подъездах к деревням и в самих населенных пунктах:

- на автотрассе Магнитогорск – Сибай – Ира возле д.Хасаново;

- на автодороге Старый Сибай – Ишмухаметово возле д.Хасаново;

- на автодороге Старый Сибай – Ишмухаметово возле деревни и в д.Янзигитово (около ж/д № 38 по ул.С.Юлаева);

- на автодороге Старый Сибай – Ишмухаметово в д.Татлыбаево (около ж/д № 37 по ул.Г.Татлыбаева);

- на автодороге Старый Сибай – Ишмухаметово возле д.Абдрахманово;

- на автодороге Старый Сибай – Ишмухаметово в д.Карышкино около ж/д№ 30 по ул.Ямаш.

Основной вид транспорта в населенных пунктах - автомобильный. По данным Администрации сельского поселения Татлыбаевский сельсовет у населения на территории сельского поселения зарегистрировано 546 единиц автомототехники, в т.ч.:

365 - легковых автомобилей;

35- грузовых автомобилей;

2 – автобуса;

45 – мотоциклов;

89 – тракторов;

10 - комбайнов.

В качестве основного вида общественного пассажирского транспорта, обслуживающего население сельского поселения, принят автобус.

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

Объекты по обслуживанию индивидуального транспорта:

АЗС № 02-155 и АЗС № 02-80 расположены в г.Сибай, оператор – ООО «Башнефть- Розница».

Техническое обслуживание легковых автомобилей, принадлежащих жителям сельского поселения, производится в с.Татлыбаево на СТО ИП «Муратов М.» по ул.Г.Татлыбаева, 12, в г.Сибай на СТО по ул.Зилаирское шоссе, 6, а также в г.Баймак.

В г.Сибай имеется автогазозаправочная станция (АГЗС № 15 ООО «ЭКО» ТЭП), в г.Баймак имеется автогазозаправочная станция (АГЗС №16 компании «Экосистемз») для легкового и грузового автотранспорта. На сегодняшний день часть муниципального транспорта МР Баймакский район переведена на газовое топливо.

Существующий уровень автомобилизации в сельском поселении Татлыбаевский сельсовет составляет 348 маш. / 1000 жит. Согласно НГП РБ п. 3.5.7 принимаем на расчетный срок - 350 автомобилей на 1000 жителей.

Суммарный уровень автомобилизации (количество автотранспорта) на расчетный срок составит:

8639 х 350 / 1000 = 3024 автомобиля.

Для индивидуальной жилой застройки предусмотрено хранение личных индивидуальных автомобилей на приусадебных участках.

Кратковременные стоянки

Открытые стоянки для кратковременного хранения автомобилей преду­сматриваются из расчета 70% расчетного парка индивидуальных автомобилей (п. 3.5.166 НГП, стр.147), что на расчетный срок составит 3024 х 0,7 = 2117 машиномест на сельское поселение.

Из них в жилых районах 30% - 635 машиномест, в общественных центрах 15% - 318 машиномест, в производственных зонах 10% - 212 машиномест.

Согласно п. 9.17 Республиканских нормативов градостроительного проектирования Республики Башкортостан «Градостроительство. Планировка и застройка городских округов, городских и сельских поселений Республики Башкортостан» 2008г. на открытых автостоянках около объектов социальной инфраструктуры на расстоянии не далее 50 м от входа, а при жилых зданиях – не далее 100 м, следует выделять до 10 % мест (но не менее одного места) для транспорта инвалидов с учетом ширины зоны для парковки не менее 3,5 м.

**Социально-экономическая характеристика Поселения.**

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

Численность населения сельского поселения Татлыбаевский сельсовет по демографической емкости территории определена на первую очередь строительства в 6571 чел., на расчетный срок в 8639 человек, в том числе:

с.Татлыбаево: 700 чел.

- существующее население 361 чел.

- I очередь строительства 54 проект.уч. х 3,68 чел.= 199 чел.

- на расчетный срок 38 проект.уч. х 3,68 чел.= 140 чел.

д.Абдрахманово: 450 чел.

- существующее население 247 чел.

- I очередь строительства 33 проект.уч. х 3,98 чел.= 131 чел.

- на расчетный срок 18 проект.уч. х 3,98 чел.=72 чел.

д.Галеево: 122 чел.

- существующее население 20 чел.

- I очередь строительства 51 проект.уч. х 1,67 чел.= 85 чел.

- на расчетный срок 10 проект.уч. х 1,67 чел.= 17 чел.

д.Карышкино: 712 чел.

- существующее население 460 чел.

- I очередь строительства 29 проект.уч. х 4,00 чел.= 116 чел.

- на расчетный срок 34 проект.уч. х 4,00 чел.= 136 чел.

д.Хасаново: 292 чел.

- существующее население 46 чел.

- I очередь строительства 48 проект.уч. х 2,09 чел.= 100 чел.

- на расчетный срок 70 проект.уч. х 2,09 чел.= 146 чел.

д.Янзигитово: 6271 чел.

- существующее население 437 чел.

- I очередь строительства 1190 проект.уч. х 3,61 чел.= 4296 чел.

- на расчетный срок 406 проект.уч. х 3,61 чел.= 1466 чел.

д.Файзуллино: 164 чел.

- существующего населения нет.

- I очередь строительства 20 проект.уч. х 3,65**\*** чел.= 73 чел.

- на расчетный срок 25 проект.уч. х 3,65**\*** чел.= 91 чел.

**\*** в связи с отсутствуем постоянно проживающего населения в д.Файзуллино коэффициент семейности для данного населенного пункта принят как среднее значение по сельскому поселению.

Для их расселения необходимо задействовать территории жилых зон площадью 464,94 га, в том числе:

- с.Татлыбаево –50,19 га;

- д.Абдрахманово – 27,82 га;

- д.Галеево – 22,36 га;

- д.Карышкино – 54,39 га;

- д.Хасаново – 68,78 га;

- д.Янзигитово – 228,46 га;

- д.Файзуллино – 12,94 га;

Предполагается, что освоение территориальных ресурсов будет происходить за счет механического прироста, в составе которого будут преобладать люди в трудоспособном возрасте с детьми, демографическая структура населения может стабилизироваться или улучшиться. В дальнейшем можно ожидать тенденции увеличения удельного веса детской возрастной группы вследствие повышения рождаемости и миграционного притока населения, в структуре которого будет преобладать молодой детородный возраст.

***Возрастная структура населения***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Возрастные  группы | Современное состояние  (2015г.) | | Расчетный срок  (2035г.) | |
| чел. | % | чел. | % |
| Численность  населения, всего | 1571 | 100,0 | 8639 | 100,0 |
| в том числе: |  |  |  |  |
| Моложе трудоспособного возраста | 397 | 25,27% | 2229 | 25,8 |
| В трудоспособном возрасте | 956 | 60,85% | 5062 | 58,6 |
| Старше трудоспособного возраста | 218 | 13,88% | 1348 | 15,6 |

Трудовые ресурсы (экономически активное население). В основу определения трудовых ресурсов положена современная возрастная структура населения и возможная динамика ее развития на перспективу.

Основную возрастную группутрудовых ресурсов сельского поселения Татлыбаевский сельсовет составляет население в трудоспособном возрасте. Дополнительным резервом трудовых ресурсов являются пенсионеры по возрасту, продолжающие трудовую деятельность.

В структуре трудовых ресурсов не учитывается категория работающих подростков (до 16 лет) ввиду всеобщего обязательного среднего образования.

Оценка численности трудовых ресурсов выполнена на основе прогнозируемой возрастной структуры населения. Ожидаемая численность трудовых ресурсов увеличится в перспективе до 5466 человек.

***Оценка трудовых ресурсов***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Категория населения | Современное состояние (2015г.) | | Расчетный срок  (2035г.) | |
| чел. | % | чел. | % |
| Численность  населения, всего | 1571 | 100,0 | 8639 | 100,0 |
| Население в  трудоспособном возрасте | 956 | 60,85% | 5062 | 58,6 |
| Работающие лица  старше трудоспособного  возраста | 65 | 30% возрастной группы пенсионеров | 404 | 30% возрастной группы пенсионеров |
| Итого трудовые ресурсы  (экономически активное  население) | 1021 | 64,99 | 5466 | 63,27 |

На основании ориентировочных прогнозов возрастной структуры населения и анализа современного использования трудовых ресурсов приводятся обоснования по использованию трудовых ресурсов по этапам развития сельского поселения.

**Труд и занятость.**

Трудовые ресурсы (экономически активное население). В основу определения трудовых ресурсов положена современная возрастная структура населения и возможная динамика ее развития на перспективу.

Основную возрастную группутрудовых ресурсов сельского поселения Сибайский сельсовет составляет население в трудоспособном возрасте. Дополнительным резервом трудовых ресурсов являются пенсионеры по возрасту, продолжающие трудовую деятельность.

В структуре трудовых ресурсов не учитывается категория работающих подростков (до 16 лет) ввиду всеобщего обязательного среднего образования.

Оценка численности трудовых ресурсов выполнена на основе прогнозируемой возрастной структуры населения. Ожидаемая численность трудовых ресурсов увеличится в перспективе до 2987 человек.

**Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.**

Финансовой основой реализации муниципальной программы являются средства бюджета Поселения. Привлечение республиканского средств бюджета учитывается как прогноз со финансирования мероприятий в соответствии с действующим законодательством.

Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом Поселения на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятий Программы, составит 1300 тыс. руб.,

в том числе в первый этап по годам:

2017 год- 100 тыс. руб.

2018 год- 200 тыс. руб.

2019 год- 200 тыс. руб.

2020 год- 200 тыс. руб.

2021 год- 200 тыс. руб.

2022-2026 годы - 200 тыс. руб.

2027-2035 годы – 200 тыс. руб.

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 сельского поселения по ремонту дорог местного значения.

Указанные в настоящей Программе средства, необходимые на реализацию мероприятий Программы, рассчитаны для ремонта 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.

Реальная ситуация с возможностями федерального и республиканского бюджетов пока не позволяет обеспечить конкретное планирование мероприятий такого рода даже в долгосрочной перспективе. **Таким образом**, возможности органов местного самоуправления поселения должны быть сконцентрированы на решении посильных задач на доступной финансовой основе (содержание, текущий ремонт дорог)

Объемы финансирования муниципальной программы носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке.

**Экономический прогноз.**

Развитие Поселения по вероятностному сценарию учитывает развитие следующих приоритетных секторов экономики:

- сельского хозяйства;

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

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

Устойчивое экономическое развитие Поселения, в перспективе, может быть достигнуто за счет развития малого предпринимательства.

Мероприятия по направлению развития малого предпринимательства:

- оказание организационной и консультативной помощи начинающим предпринимателям;

- разработка мер по адресной поддержке предпринимателей и малых предприятий;

- снижение уровня административных барьеров;

- формирование конкурентной среды;

- расширение информационно-консультационного поля в сфере предпринимательства.

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

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

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

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

**Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры поселения.**

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

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

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

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

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

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

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

**Вариант 3 (экономически обоснованный).** На территории Поселения предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Сценарий предполагает проектирование и капитальный ремонт 5 искусственных сооружений (мостов), предполагает комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети в Поселении, предполагает рост транспортной инфраструктуры опережающими темпами, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

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

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

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

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

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета Поселения.

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

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

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

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

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

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

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

7.2. 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.

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

1-й этап - расчет P1 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы»;

2-й этап - расчет P2 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы»;

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

7.4. Итоговая оценка эффективности муниципальной программы (Pитог) 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.

7.5. Расчет P1 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующей формуле:

P1 = (Vфакт + u) / Vпл \* 100%, (1)

где:

Vфакт - фактический объем бюджетных средств, направленных на реализацию муниципальной программы за отчетный год;

Vпл - плановый объем бюджетных средств на реализацию муниципальной программы в отчетном году;

u - сумма «положительной экономии».

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

7.6. 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%.

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

P2 = SUM Ki / N, i = 1 (2),

где: Ki - 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:

Ki = Пi факт / Пiпл \* 100%, (3)

где: Пi факт - фактическое значение i показателя за отчетный год;

Пiпл - плановое значение i показателя на отчетный год.

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

Ki = 100%. (4)

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

Ki = 0%. (5)

7.8. 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%.

7.9. Итоговая оценка эффективности муниципальной программы осуществляется по формуле:

Pитог = (P1 + P2) / 2, (6)

где: Pитог - итоговая оценка эффективности муниципальной программы за отчетный год.

7.10. Интерпретация итоговой оценки эффективности муниципальной программы осуществляется по следующим критериям:

P итог > 100% высокоэффективная;

90% < P итог < 100% эффективная;

75% < P итог < 90% умеренно эффективная;

P итог < 75% неэффективная.

7.11. Результаты итоговой оценки эффективности муниципальной программы (значение Pитог) и вывод о ее эффективности (интерпретация оценки) представляются вместе с годовыми отчетами в финансово-экономическое управление администрации муниципального образования «Баймакский район» в сроки, установленные постановлением администрации Баймакского муниципального района от 08.07.2013 г. № 1905 «Об утверждении Порядка разработки, реализации и оценки эффективности муниципальных программ Баймакского муниципального района».

Сведения о методике расчета показателя (индикатора) муниципальной программы представлены в приложении № 6 к муниципальной программе.

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

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

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

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

Градостроительный кодекс РФ были внесены изменения, касающиеся программ комплексного развития социальной инфраструктуры.

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

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

Следует отметить, что разработка и утверждение программ комплексного развития социальной инфраструктуры сельских поселений, по общему правилу, относится к полномочиям органов местного самоуправления муниципального района в области градостроительной деятельности (в соответствии с частью 4 статьи 14

Федерального закона от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», пунктом 4

Требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2015 г. № 1050). В то же время, разработка и утверждение таких программ в отношении городских округов и городских поселений, по общему правилу, должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

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

Положения Градостроительного кодекса РФ и существование отдельных.

Требований указывает на то, что программа комплексного развития транспортной инфраструктуры по своему статусу не идентична программе, предусматривающей мероприятия по созданию объектов местного значения в сфере транспортной инфраструктуры.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

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

- создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом.

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

Транспортная система Поселения является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней.

Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры.

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