



ПОСТАНОВЛЕНИЕ

26.12.2016

г.Казань

КАРАР

№ 1000

О внесении изменений в государственную программу «Развитие транспортной системы Республики Татарстан на 2014 – 2022 годы», утвержденную постановлением Кабинета Министров Республики Татарстан от 20.12.2013 № 1012 «Об утверждении государственной программы «Развитие транспортной системы Республики Татарстан на 2014 – 2022 годы»

Кабинет Министров Республики Татарстан ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Внести в государственную программу «Развитие транспортной системы Республики Татарстан на 2014 – 2022 годы», утвержденную постановлением Кабинета Министров Республики Татарстан от 20.12.2013 № 1012 «Об утверждении государственной программы «Развитие транспортной системы Республики Татарстан на 2014 – 2022 годы» (с изменениями, внесенными постановлениями Кабинета Министров Республики Татарстан от 12.12.2014 № 976, от 29.04.2015 № 299, от 12.09.2015 № 671, от 23.06.2016 № 429, от 23.09.2016 № 682) (далее – Программа), следующие изменения:

строку «Объемы и источники финансирования по годам» паспорта подпрограммы изложить в следующей редакции:

«Объемы и источники финансирования по годам»	Объем планируемых к привлечению ассигнований на реализацию Программы на 2014 – 2022 годы составляет 301 424,941 млн.рублей, в том числе по годам:					
	(млн.рублей)					
	Год	Всего	Планируемые к привлечению средства федерального бюджета	Средства бюджета Республики Татарстан	Планируемые к привлечению средства внебюджетных источников	Планируемые к привлечению средства муниципальных дорожных фондов
	2014	37 523,908	10 647,253	26 788,455	88,2	–
	2015	38 435,312	9 769,212	27 476,46	506,94	682,7
	2016	38 667,123	9 931,199	24 049,008	4 004,216	682,7
	2017	31 922,553	10 712,473	14 041,313	7 168,767	–
	2018	29 392,968	10 871,41	13 662,188	4 859,37	–
	2019	33 880,281	15 641,14	14 314,261	3 924,88	–
	2020	30 175,692	12 275,7	14 258,212	3 641,78	–
	2021	30 476,272	12 671,4	14 258,212	3 546,66	–
	2022	30 950,832	13 153,42	14 258,212	3 539,2	–
Объемы бюджетных обязательств подлежат ежегодному уточнению при разработке бюджетов соответствующих уровней»;						

раздел 3 Программы изложить в следующей редакции:

«3. РЕСУРСНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРОГРАММЫ

Объем планируемых к привлечению ассигнований на реализацию Программы на 2014 – 2022 годы составляет 301 424,941 млн.рублей, в том числе по годам:

(млн.рублей)

Год	Всего	Планируемые к привлечению средства федерального бюджета	Средства бюджета Республики Татарстан	Планируемые к привлечению средства внебюджетных источников	Планируемые к привлечению средства муниципальных дорожных фондов
2014	37 523,908	10 647,253	26 788,455	88,2	–
2015	38 435,312	9 769,212	27 476,46	506,94	682,7

2016	38 667,123	9 931,199	24 049,008	4 004,216	682,7
2017	31 922,553	10 712,473	14 041,313	7 168,767	–
2018	29 392,968	10 871,41	13 662,188	4 859,37	–
2019	33 880,281	15 641,14	14 314,261	3 924,88	–
2020	30 175,692	12 275,7	14 258,212	3 641,78	–
2021	30 476,272	12 671,4	14 258,212	3 546,66	–
2022	30 950,832	13 153,42	14 258,212	3 539,2	–

Указанные средства будут направляться в первую очередь на осуществление проектов и мероприятий:

обеспечивающих повышение безопасности функционирования транспорта; способствующих решению приоритетных социальных задач, имеющих общегосударственное значение;

снижающих отрицательное воздействие транспорта на окружающую среду.»;

приложения № 2 – 4 к Программе изложить в новой редакции (прилагаются);

в подпрограмме «Развитие воздушного транспорта и аэронавигации на 2014 – 2022 годы»:

строку «Объемы и источники финансирования Подпрограммы» паспорта подпрограммы изложить в следующей редакции:

«Объемы и источники финансирования Подпрограммы»	Финансовые ресурсы, необходимые для реализации Подпрограммы, – 2 181,677 млн.рублей, в том числе:				
	планируемые к привлечению средства федерального бюджета – 798,28 млн.рублей;				
	средства бюджета Республики Татарстан – 1 063,667 млн.рублей;				
	планируемые к привлечению средства внебюджетных источников – 319,73 млн.рублей (в том числе средства инвесторов).				
	Объем бюджетных ассигнований на реализацию Подпрограммы по годам составляет:				
	(млн.рублей)				
	Год	Всего	Планируемые к привлечению средства федерального бюджета	Средства бюджета Республики Татарстан	Планируемые к привлечению средства внебюджетных источников
	2014	640,8	–	552,6	88,2
	2015	328,345	239,482	47,923	40,94
	2016	692,612	369,375	294,997	28,24
	2017	248,712	189,423	56,049	3,24

2018	120,349	—	56,049	64,3
2019	148,859	—	56,049	92,81
2020	2,0	—	—	2,0
2021	—	—	—	—
2022	—	—	—	—

Объемы финансирования мероприятий и объектов подлежат уточнению при разработке бюджетов различных уровней»;

приложение к подпрограмме изложить в новой редакции (прилагается);

в подпрограмме «Развитие автомобильного, городского электрического транспорта, в том числе метро, на 2014 – 2022 годы»:

строку «Объемы и источники финансирования Подпрограммы» паспорта подпрограммы изложить в следующей редакции:

«Объемы и источники финансирования Подпрограммы»	Финансовые ресурсы, необходимые на реализацию Подпрограммы, составляют 26 550,816 млн.рублей, в том числе:				
	планируемые к привлечению средства федерального бюджета – 160,0 млн.рублей;				
	средства бюджета Республики Татарстан – 20 926,306 млн.рублей;				
	планируемые к привлечению средства внебюджетных источников – 5 464,51 млн.рублей (в том числе средства инвесторов).				
	Объем планируемых к привлечению ассигнований на реализацию Подпрограммы по годам составляет:				
	(млн.рублей)				
	Год	Всего	Планируемые к привлечению средства федерального бюджета	Средства бюджета Республики Татарстан	Планируемые к привлечению средства внебюджетных источников
	2014	2 707,515	—	2 707,515	—
	2015	3 454,149	160,0	3 244,149	50,0
2016	5 738,891	—	3 191,311	2 547,58	
2017	4 677,035	—	2 089,445	2 587,59	
2018	2 031,836	—	1 938,726	93,11	
2019	2 031,9	—	1 938,79	93,11	
2020	2 031,91	—	1 938,79	93,12	

2021	1 938,79	—	1 938,79	—
2022	1 938,79	—	1 938,79	—

Объемы финансирования мероприятий и объектов подлежат уточнению при разработке бюджетов различных уровней»;

приложение к подпрограмме изложить в новой редакции (прилагается);

в подпрограмме «Совершенствование, развитие и сохранение сети автомобильных дорог на 2014 – 2022 годы»:

строку «Объемы и источники финансирования Подпрограммы» паспорта подпрограммы изложить в следующей редакции:

«Объемы и источники финансирования Подпрограммы»	<p>Финансовые ресурсы, необходимые на реализацию Подпрограммы, составляют 241 609,011 млн.рублей, в том числе планируемые к привлечению средства:</p> <p>федерального бюджета – 104 101,457 млн.рублей;</p> <p>бюджета Республики Татарстан – 135 283,981 млн.рублей, в том числе 7 388,040 млн.рублей на мероприятия по строительству, реконструкции и капитальному ремонту инфраструктуры дорожного хозяйства в рамках реализации разработанной некоммерческой организацией «Инвестиционно-венчурный фонд Республики Татарстан» Концепции развития социальных отраслей и общественной инфраструктуры Республики Татарстан на 2016 – 2020 годы;</p> <p>муниципальных дорожных фондов – 1 365,4 млн.рублей;</p> <p>внебюджетных источников (Федеральный фонд развития моногородов) – 858,173 млн.рублей.</p> <p>Объем планируемых к привлечению бюджетных ассигнований на реализацию Подпрограммы по годам составляет:</p>					
	(млн.рублей)					
	Год	Всего	Планируемые к привлечению средства федерального бюджета	Средства бюджета Республики Татарстан	Планируемые к привлечению средства муниципальных дорожных фондов	Планируемые к привлечению средства внебюджетных источников (Федеральный фонд развития моногородов)
	2014	32 337,767	10 426,591	21 911,176	—	—
	2015	33 735,494	8 976,922	23 667,372	682,7	408,5
	2016	30 495,481	9 561,824	20 032,561	682,7	218,396
	2017	22 125,019	10 523,05	11 370,692	—	231,277
2018	22 011,742	10 871,41	11 140,332	—	—	

2019	27 431,602	15 641,14	11 790,462	—	—
2020	24 066,162	12 275,7	11 790,462	—	—
2021	24 461,862	12 671,4	11 790,462	—	—
2022	24 943,882	13 153,42	11 790,462	—	—

Объемы финансирования мероприятий и объектов подлежат уточнению при разработке бюджетов различных уровней»;

дополнить текст подпрограммы абзацами следующего содержания:

«В соответствии с решениями, принятыми на заседании Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и приоритетным проектам, Министерством транспорта Российской Федерации разработан государственный проект, направленный на повышение безопасности дорожного движения и качества инфраструктуры, – «Безопасные и качественные дороги», в рамках которого предусмотрена реализация комплексных региональных программ, направленных на приведение в нормативное состояние автомобильных дорог и повышение безопасности дорожного движения на дорожной сети городских агломераций в субъектах Российской Федерации.

В республике разработаны программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Казанской и Набережночелнинской агломераций. В программы включены мероприятия, направленные на приведение дорог в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние и снижение количества мест концентрации ДТП на дорогах. Аналитический материал программ развития транспортной инфраструктуры Казанской и Набережночелнинской агломераций приведен в приложениях № 6 и № 7 к данной Подпрограмме.»;

дополнить подпрограмму:

приложением № 6 «Содержание программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Казанской городской агломерации в рамках приоритетного направления стратегического развития Российской Федерации «Безопасные и качественные дороги»;

приложением № 7 «Содержание программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Набережночелнинской городской агломерации в рамках приоритетного направления стратегического развития Российской Федерации «Безопасные и качественные дороги»;

в подпрограмме «Совершенствование государственной политики в транспортном комплексе Республики Татарстан на 2014 – 2022 годы»:

строку «Объемы и источники финансирования Подпрограммы» паспорта подпрограммы изложить в следующей редакции:

«Объемы и источники финансирования Подпрограммы

Финансовые ресурсы, необходимые на реализацию Подпрограммы, составляют 592,86 млн.рублей. Источник финансирования – бюджет Республики Татарстан.
Объем планируемых к привлечению бюджетных ассигнований на реализацию Подпрограммы по годам составляет:

(млн.рублей)

Год	Всего	Средства бюджета Республики Татарстан
2014	70,238	70,238
2015	73,499	73,499
2016	65,987	65,987
2017	60,975	60,975
2018	62,929	62,929
2019	64,808	64,808
2020	64,808	64,808
2021	64,808	64,808
2022	64,808	64,808

Объемы финансирования мероприятий и объектов подлежат уточнению при разработке бюджетов различных уровней».

И.о.Премьер-министра
Республики Татарстан



А.В.Песошин

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
тов на 2014 – 2022 годы	средства бюджета Республики Татарстан	800,664	153,203	62,877	83,512	83,512	83,512	83,512	83,512	83,512	83,512
	планируемые к привлечению средства внебюджетных источников	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	всего	900,664	153,203	162,877	83,512	83,512	83,512	83,512	83,512	83,512	83,512
Развитие воздушного транспорта и аэронавигации на 2014 – 2022 годы	планируемые к привлечению средства федерального бюджета	798,28	–	239,482	369,375	189,423	–	–	–	–	–
	средства бюджета Республики Татарстан	1 063,667	552,6	47,923	294,997	56,049	56,049	56,049	–	–	–
	планируемые к привлечению средства внебюджетных источников	319,73	88,2	40,94	28,24	3,24	64,3	92,81	2,0	–	–
	всего	2 181,677	640,8	328,345	692,612	248,712	120,349	148,859	2,0	–	–
Развитие автомобильного, городского электрического транспорта, в том числе метро, на 2014 – 2022 годы	планируемые к привлечению средства федерального бюджета	160,0	–	160,0	–	–	–	–	–	–	–
	средства бюджета Республики Татарстан	20 926,306	2 707,515	3 244,149	3 191,311	2 089,445	1 938,726	1 938,79	1 938,79	1 938,79	1 938,79
	планируемые к привлечению средства внебюджетных источников	5 464,51	–	50,0	2 547,58	2 587,59	93,11	93,11	93,12	–	–
	всего	26 550,816	2 707,515	3 454,149	5 738,891	4 677,035	2 031,836	2 031,9	2 031,91	1 938,79	1 938,79

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Республики Татарстан на 2014 – 2022 годы	средства бюджета Республики Татарстан	592,86	70,238	73,499	65,987	60,975	62,929	64,808	64,808	64,808	64,808
	планируемые к привлечению средства внебюджетных источников	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	всего	592,86	70,238	73,499	65,987	60,975	62,929	64,808	64,808	64,808	64,808
	планируемые к привлечению средства федерального бюджета	105 673,207	10 647,253	9 769,212	9 931,199	10 712,473	10 871,41	15 641,14	12 275,7	12 671,4	13 153,42
	средства бюджета Республики Татарстан	163 106,321	26 788,455	27 476,46	24 049,008	14 041,313	13 662,188	14 314,261	14 258,212	14 258,212	14 258,212
	планируемые к привлечению средства внебюджетных источников	31 280,013	88,2	506,940	4 004,216	7 168,767	4 859,37	3 924,88	3 641,78	3 546,66	3 539,2
	планируемые к привлечению средства бюджетов муниципальных образований (муниципальных дорожных фондов)	1 365,4	–	682,7	682,7	–	–	–	–	–	–
	всего	301 424,941	37 523,908	38 435,312	38 667,123	31 922,553	29 392,968	33 880,281	30 175,692	30 476,272	30 950,832

Приложение № 3 к государственной
программе «Развитие транспортной
системы Республики Татарстан
на 2014 – 2022 годы»
(в редакции постановления
Кабинета Министров
Республики Татарстан
от 26.12.2016 № 1000)

**Оценка бюджетной эффективности государственной программы
«Развитие транспортной системы Республики Татарстан на 2014 – 2022 годы»**

Наименование показателя	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Итого за 2014 – 2022 гг.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Эффективность для бюджета Республики Татарстан										
Бюджетные инвестиции на реализацию программы, млн.рублей	26 788,5	27 476,5	24 049,0	14 041,3	13 662,2	14 314,3	14 258,2	14 258,2	14 258,2	163 106,3
Налоговые поступления (Ni), поступающие в бюджет от реализации программы, – всего, млн.рублей	2 430,6	2 510,1	2 524,5	2 106,0	1 949,0	2 227,5	1 997,5	2 016,2	2 045,7	19 807,1
из них налоги, в том числе:	2 328,6	2 385,1	2 399,5	1 981,0	1 824,0	2 102,5	1 872,5	1 891,2	1 920,7	18 705,1
Налог на добавленную стоимость, млн.рублей	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Взносы на обязательное социальное (пенсионное) страхование, млн.рублей	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Налог на доходы физических лиц, млн.рублей	1 498,6	1 535,0	1 544,2	1 274,9	1 173,9	1 353,1	1 205,1	1 217,1	1 236,1	12 038,0
Налог на прибыль организаций, млн.рублей	830,0	850,1	855,3	706,1	650,1	749,4	667,4	674,1	684,6	6 667,1

Приложение № 4 к государственной
программе «Развитие транспортной
системы Республики Татарстан на
2014 – 2022 годы»
(в редакции постановления
Кабинета Министров
Республики Татарстан
от 26.12. 2016 № 1000)

**Перечень мероприятий, предусматривающих капитальное строительство, реконструкцию
и капитальный ремонт объектов общественной инфраструктуры**

№ п/п	Наименование мероприятия	Наименование муниципального образования	Адрес объекта	Мощность проекта (кв.метров, погонных метров, мест, койко-мест и т.д.)	Ответственное министерство, ведомство	Источники финансиро- вания	Финансирование, млн.рублей (в текущих ценах)									
							всего по источни- кам финанси- рования	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1.	Капитальный ремонт пассажирского вокзального комплекса на станции Зеленый Дол	Зелено- дольский муници- пальный район	г.Зелено- дольск		Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан	федераль- ный бюджет										
						бюджет Республики Татарстан										
						внебюджет- ные средства	381,6				189,3	192,3				
						всего	381,6				189,3	192,3				

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
	ул.Южной, г.Нижнекамск					бюджет Республики Татарстан										
						внебюджет- ные средства	279,34					93,11	93,11	93,12		
						всего	279,34					93,11	93,11	93,11		
5.	Строительство метрополитена г.Казани	Муници- пальное образова- ние г.Казани	г.Казань		Министерство строительства, архитектуры и жилищно- коммунального хозяйства Республики Татарстан	федераль- ный бюджет										
						бюджет Республики Татарстан	10 000,0	1 000,0	2 000,0	1 000,0	1 000,0	1 000,0	1 000,0	1 000,0	1 000,0	1 000,0
						внебюджет- ные средства										
						всего	10 000,0	1 000,0	2 000,0	1 000,0	1 000,0	1 000,0	1 000,0	1 000,0	1 000,0	1 000,0
6.	Строительство Свияжского межрегионального мультимодального логистического центра	Зелено- дольский муници- пальный район	п.Ниж- ние Вязовые		Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан	федераль- ный бюджет	513,47	220,662	292,808							
						бюджет Республики Татарстан	976,855	976,855								
						внебюджет- ные средства	1 856,0			90,0	800,0	966,0				
						всего	3 346,325	1 197,517	292,808	90,0	800,0	966,0				

Приложение к подпрограмме
«Развитие воздушного транспорта
и аэронавигации на 2014 – 2022 годы»
(в редакции постановления
Кабинета Министров
Республики Татарстан
от 26.12. 2016 № 1000)

Ресурсное обеспечение подпрограммы «Развитие воздушного транспорта и аэронавигации на 2014 – 2022 годы»

(млн.рублей)

№ п/п	Наименование мероприятия	Объем финансирования	В том числе по годам (в ценах соответствующих лет)									Источники финансирования		
			2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	планируемые к привлечению средства федерального бюджета	средства бюджета Республики Татарстан	планируемые к привлечению средств внебюджетных источников
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Модернизация объектов инфраструктуры аэропортов и аэродромов в Республике Татарстан														
1.	Реконструкция аэропортового комплекса «Бегишево»:	1 614,514	584,704	280,422	397,615	192,663	64,3	92,81	2,0	—	—	798,28	496,504	319,73
1.1.	Реконструкция перрона, рулежных дорожек, внутриаэродромных дорог, патрульной дороги и ограждения аэродрома, замена светосигнального оборудования	798,28	—	239,482	369,375	189,423	—	—	—	—	—	798,28	—	—

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1.2.	Приведение в нормативное состояние подъездной автодороги к аэропорту «Бегишево» (ремонт автодороги «Набережные Челны – Заинск – Альметьевск» – аэропорт «Бегишево» в Тукаевском муниципальном районе. Ремонт автодороги «Набережные Челны – Заинск – Альметьевск» км 0+000 – км 13+146 в Тукаевском муниципальном районе. Приведение в нормативное состояние Альметьевского тракта в г.Набережные Челны на участке от пересечения пр. им. Мусы Джалиля и ул.Магистральной до выезда из города)	496,504	496,504	—	—	—	—	—	—	—	—	—	496,504	—
1.3.	Реконструкция аэровокзального комплекса. Капитальный ремонт периметрового ограждения. Реконструкция привокзальной площади и ремонт покрытия перрона. Реконструкция цеха бортипитания, службы общепита. Модернизация склада горючесмазочных материалов. Реконструкция системы	319,73	88,2	40,94	28,24	3,24	64,3	92,81	2,0	—	—	—	—	319,73

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	электроснабжения аэропорта (распределительных устройств трансформаторных подстанций). Реконструкция системы теплоснабжения аэропорта. Развитие IT-инфраструктуры. Реконструкция внутриаэропортовых дорог, объектов инфраструктуры аэропорта													
2.	Субсидии организациям воздушного транспорта (для обеспечения доступности внутренних региональных перевозок пассажиров воздушным транспортом в Приволжском федеральном округе)	567,163	56,096	47,923	294,997	56,049	56,049	56,049	—	—	—	—	567,163	—
Общий объем финансирования		2 181,677	640,8	328,345	692,612	248,712	120,349	148,859	2,0	0,0	0,0	798,28	1 063,667	319,73

Приложение к подпрограмме
«Развитие автомобильного, городского
электрического транспорта,
в том числе метро, на 2014 – 2022 годы»
(в редакции постановления
Кабинета Министров
Республики Татарстан
от 26.12.2016 №1000)

**Ресурсное обеспечение подпрограммы «Развитие автомобильного, городского электрического транспорта,
в том числе метро, на 2014 – 2022 годы»**

(млн.рублей)

№ п/п	Наименование мероприятия	Объем финанси- рования, млн.руб- лей	В том числе по годам (в ценах соответствующих лет)									Источники финансирования, млн.рублей		
			2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	плани- руемые к при- влече- нию сред- ства феде- рально- го бюд- жета	средства бюджета Респу- блики Та- тарстан	планиру- емые к привле- чению средства внебюд- жетных источни- ков
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. Модернизация объектов инфраструктуры автовокзалов и автостанций в Республике Татарстан														
1.	Организация транспорт- ных пересадочных узлов в Республике Татарстан	210,0	—	50,0	60,0	100,0	—	—	—	—	—	—	—	210,0
1.1.	Восточный	60,0	—	50,0	10,0	—	—	—	—	—	—	—	—	60,0
1.2.	Компрессорный	150,0	—	—	50,0	100,0	—	—	—	—	—	—	—	150,0
2. Модернизация и развитие инфраструктуры общественного транспорта														
2.1.	Строительство 2-агре- гатной тяговой подстан- ции в г.Альметьевске	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2.2.	Развитие трамвайной ли- нии в северо-восточной части г.Набережные Челны (IV и VIII очередь	530,0	530,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	530,0	—

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	строительства). Трамвайные линии от существующего трамвайного кольца на пр.Сююмбике по пр.Мира, пр.Набережно-челнинскому до ул.Низаметдинова (остановка трамвая «Пединститут»)													
2.3.	Строительство трамвайной линии по пр.Строителей – пр.Мира до разворотного кольца на ул.Южной г.Нижнекамска	279,34	—	—	—	—	93,11	93,11	93,12	—	—	—	—	279,34
2.5.	Строительство канатной дороги от гостиничного торгово-развлекательного комплекса «Корстон-Казань» к стадиону «Казань Арена»	1 294,37	—	—	647,18	647,19	—	—	—	—	—	—	—	1 294,37
2.6.	Строительство канатной дороги от с.Верхний Услон до железнодорожного вокзала «Казань-1»	3 680,8	—	—	1 840,4	1 840,4	—	—	—	—	—	—	—	3 680,8
3. Обновление парка подвижного состава														
3.1.	Приобретение трехсекционных трамваев с повышенными скоростными характеристиками для г.Казани	951,261	279,181	267,977	253,318	150,785	—	—	—	—	—	—	951,261	—
3.2.	Приобретение троллейбусов и трамвайных вагонов	202,055	—	202,055	—	—	—	—	—	—	—	160,0	42,055	—
4. Развитие метрополитена в г.Казани														
4.1.	Строительство метрополитена г.Казани	10 000,0	1 000,0	2 000,0	1 000,0	1 000,0	1 000,0	1 000,0	1 000,0	1 000,0	1 000,0	—	10 000,0	—
5. Обеспечение равной доступности услуг общественного транспорта														
5.1.	Компенсация выпадающих доходов транспортным предприятиям, осуществляющим пассажир-	8 309,623	891,668	925,987	927,424	927,424	927,424	927,424	927,424	927,424	927,424	—	8 309,623	—

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	ские перевозки льготных категорий граждан по единым проездным билетам													
5.2.	Компенсация выпадающих доходов транспортным предприятиям на перевозку пассажиров по маршрутам Казань – древний город Болгар – Казань и Казань – остров-град Свияжск – Казань	5,106	1,32	1,938	1,848	–	–	–	–	–	–	–	5,106	–
5.3.	Изготовление единых социальных проездных билетов	8,514	0,946	0,946	0,946	0,946	0,946	0,946	0,946	0,946	0,946	–	8,514	–
6. Создание системы мониторинга движения транспортных средств, осуществляющих пассажирские перевозки по регулярным межмуниципальным маршрутам, проходящим по территории Республики Татарстан														
6.1.	Мониторинг и контроль за движением транспортных средств, соблюдением скоростного режима, установленного маршрута движения, расписания движения транспортных средств на межмуниципальных маршрутах	79,747	4,4	5,246	7,775	10,290	10,356	10,42	10,42	10,42	10,42	–	79,747	–
7. Мероприятия по строительству, реконструкции и капитальному ремонту объектов социально-культурного назначения в рамках реализации разработанной некоммерческой организацией «Инвестиционно-венчурный фонд Республики Татарстан» Концепции развития социальных отраслей и общественной инфраструктуры Республики Татарстан на 2016 – 2020 годы														
7.1.	Строительство и реконструкция объектов транспортной инфраструктуры	1 000,0			1 000,0								1 000,0	
Общий объем финансирования		26 550,816	2 707,515	3 454,149	5 738,891	4 677,035	2 031,836	2 031,9	2 031,91	1 938,79	1 938,79	160,0	20 926,306	5 464,51

Приложение № 7 к подпрограмме
«Совершенствование, развитие и
сохранение сети автомобильных
дорог на 2014 – 2022 годы»
(в редакции постановления
Кабинета Министров
Республики Татарстан
от 26.12. 2016 № 1000)

**Содержание программы комплексного развития транспортной инфраструктуры
Набережночелнинской городской агломерации в рамках приоритетного направления стратегического
развития Российской Федерации «Безопасные и качественные дороги»**

Цели программы	Приведение дорог Набережночелнинской городской агломерации в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние с 50 до 85 процентов (к 2025 году – до 85 процентов); оптимизация транспортных потоков в рамках Набережночелнинской городской агломерации, в том числе посредством совершенствования системы организации дорожного движения, реализации проектов по развитию указанных дорог и иных мер для снижения количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий; снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий на дорогах Набережночелнинской городской агломерации с 27 до 7 штук (к уровню 2016 года – на 85 процентов)							
Показатели программы и их значения по годам	Показатель	Тип показателя (основной, аналитический, показатель второго уровня)	Базовое значение	Период, год				
				2017	2018	2019	2020	2025
	Протяженность дорожной сети городской агломерации, соответствующей нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, %	Основной	60,0	69	75	77	79	85,0
			100	86,0	49,0	37,0	52,0	26,0

	сети городской агломерации, %.							
	Доля протяженности дорожной сети городских агломераций, работающих в режиме перегрузки в час пик, %	Показатель второго уровня	78	77	75	72	70	60
	Доля граждан, отметивших улучшение ситуации на дорожной сети городских агломераций (в части состояния дорожной сети и уровня безопасности дорожного движения), %	Показатель второго уровня	0	20	40	50	55	65
Результаты программы	К 2025 году: произвести ремонт более 300 км улично-дорожной сети Набережночелнинской городской агломерации; ликвидировать 20 мест концентрации дорожно-транспортных происшествий Набережночелнинской городской агломерации							
Описание модели функционирования результатов программы	Результаты проекта позволят привести часть дорог Набережночелнинской городской агломерации в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние, повысить уровень безопасности дорожного движения и качество управления транспортными потоками в агломерации, обеспечить рост удовлетворенности граждан состоянием дорожной сети. Ремонт дорог городской агломерации приведет к беспрепятственному движению автомобильного транспорта по улично-дорожной сети агломерации, к уменьшению загруженности улиц и дорог в час пик. Ликвидация мест концентрации дорожно-транспортных происшествий позволит снизить аварийность на дорогах Набережночелнинской городской агломерации, уменьшить количество погибших и раненых в дорожно-транспортных происшествиях, а также повысить качество работы по профилактике нарушений Правил дорожного движения							

Этапы и контрольные точки

№ п/п	Наименование этапа/контрольной точки	Тип (завершение этапа/контрольная точка)	Срок
1.	В Министерство транспорта Российской Федерации представлен согласованный проект программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Набережночелнинской городской агломерации в рамках приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» (далее – программа комплексного развития транспортной инфраструктуры)	контрольная точка результата	01.12.2016

№ п/п	Наименование этапа/контрольной точки	Тип (завершение этапа/контрольная точка)	Срок
	Набережночелнинской городской агломерации)		
2.	В государственную программу Республики Татарстан в качестве аналитических приложений включена программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Набережночелнинской городской агломерации	контрольная точка результата	26.12.2016
3.	С Федеральным дорожным агентством заключено соглашение о предоставлении бюджету Республики Татарстан межбюджетных трансфертов для оказания поддержки реализации государственной программы Республики Татарстан, предусматривающей достижение целевых показателей программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Набережночелнинской городской агломерации. В Министерство транспорта Российской Федерации представлен сводный календарный план выполнения соответствующих работ	контрольная точка результата	10.02.2017, 09.02.2018, 11.02.2019, 10.02.2019, 10.02.2020, 10.02.2021, 10.02.2022, 10.02.2023, 10.02.2024, 10.02.2025
4.	Республикой Татарстан обеспечено заключение контрактов на выполнение мероприятий, необходимых для достижения целевых показателей программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Набережночелнинской городской агломерации на текущий год. В Министерство транспорта Российской Федерации представлен сводный календарный план выполнения мероприятий программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Набережночелнинской городской агломерации на текущий год, содержащий в том числе сведения о натуральных показателях объемов работ, в отношении которых заключены соответствующие контракты, стоимости фактически заключенных контрактов	контрольная точка результата	31.03.2017, 31.03.2018, 31.03.2019, 31.03.2020, 31.03.2021, 31.03.2022, 31.03.2023, 31.03.2024, 31.03.2025
5.	Республикой Татарстан утверждена «дорожная карта» по актуализации и утверждению: документов территориального планирования; программ комплексного развития транспортной инфраструктуры; комплексных схем организации обслуживания населения общественным транспортом, в том числе учитывающих пригородные перевозки; комплексных схем организации дорожного движения	контрольная точка результата	28.04.2017, 02.07.2018, 01.07.2019, 01.07.2020

№ п/п	Наименование этапа/контрольной точки	Тип (завершение этапа/контрольная точка)	Срок
6.	Республикой Татарстан обеспечено выполнение мероприятий, предусмотренных программой комплексного развития транспортной инфраструктуры Набережночелнинской городской агломерации по состоянию на 1 августа текущего года. (Оценка производится на основании сводных календарных планов выполнения соответствующих работ.)	контрольная точка показателя	01.08.2017, 01.08.2018, 01.08.2019, 03.08.2020, 01.08.2021, 01.08.2022, 01.08.2023, 01.08.2024, 01.08.2025
7.	На уровне Республики Татарстан с участием представителей общественности осуществлено рассмотрение результатов реализации программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городских агломераций за текущий год, при необходимости подготовлены предложения по корректировке указанных программ	контрольная точка результата	02.10.2017, 02.10.2018, 01.10.2019, 01.10.2020, 01.10.2021, 01.10.2022, 01.10.2023, 01.10.2024, 01.10.2025
8.	Республикой Татарстан обеспечено выполнение мероприятий, предусмотренных программой комплексного развития транспортной инфраструктуры Набережночелнинской городской агломерации на текущий год, в том числе приемка выполнения соответствующих работ	контрольная точка показателя	01.11.2017, 01.11.2018, 01.11.2019, 02.11.2020, 01.11.2021, 01.11.2022, 01.11.2023, 01.11.2024, 01.11.2025
9.	Республикой Татарстан разработан и представлен в Министерство транспорта Российской Федерации проект программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Набережночелнинской городской агломерации, актуализованный с учетом принятых документов территориального планирования, программ комплексного развития	контрольная точка результата	02.07.2018

№ п/п	Наименование этапа/контрольной точки	Тип (завершение этапа/контрольная точка)	Срок
	транспортной инфраструктуры, комплексных схем организации обслуживания населения общественным транспортом, в том числе учитывающих пригородные перевозки, комплексных схем организации дорожного движения и содержащий детализированные предложения по реализации второго этапа приоритетного проекта, в том числе сведения о необходимом финансовом обеспечении		
10.	В государственную программу Республики Татарстан в качестве аналитического приложения включена актуализированная с учетом реализации второго этапа приоритетного проекта программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Набережночелнинской городской агломерации	контрольная точка результата	26.12.2018
11.	Завершен второй этап проекта. Отчет о результатах реализации второго этапа проекта утвержден	контрольная точка показателя	21.03.2022
12.	Осуществлена реализация третьего этапа приоритетного проекта	контрольная точка показателя	31.12.2025
13.	Проект завершен. Итоговый отчет утвержден	завершение этапа	31.03.2026

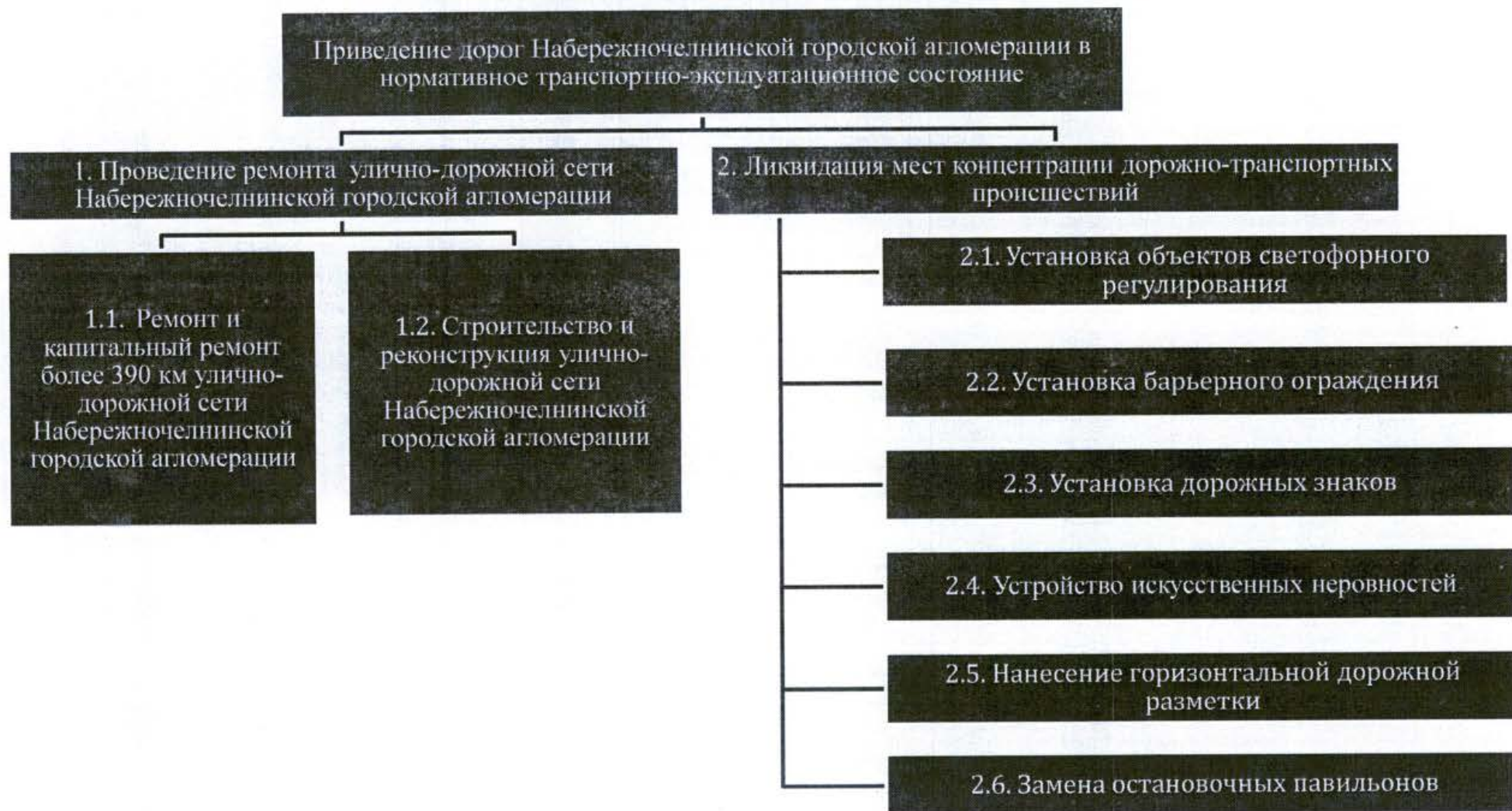
Бюджет программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Набережночелнинской городской агломерации

№ п/п	Наименование проекта, мероприятия	Год реализации				Всего, млн. рублей
		2017	2018	2019	2020 – 2025	
1.	Объем финансирования из федерального источника, млн.рублей	625,0	730,0	500,0	3000,0	4855,0
2.	Суммарный объем финансирования субъектом Российской Федерации, а также из местных и внебюджетных источников (не менее 50 процентов), млн.рублей	625,0	730,0	500,0	3000,0	4985,0
	Итого	1250,0	1460,0	1000,0	6000,0	9710,0

Описание приоритетного проекта

Связь с Государственными программами Российской Федерации	Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы» (утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 года № 319)	
Взаимосвязь с другими проектами и программами	Государственная программа «Развитие транспортной системы Республики Татарстан на 2014 – 2022 годы»	
Формальные основания для инициации	Пункт 2 протокола заседания Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и приоритетным проектам от 21 сентября 2016 года № 2	
Ключевые риски и возможности	Наименование риска	Мероприятие по предупреждению и снижению риска
	Финансовый – недостаточность бюджетных средств и высокая стоимость заемных ресурсов	Привлечение инвестиций в реализацию проектов, использование механизмов государственно-частного партнерства. Временное переключение на реализацию проектов со 100-процентным финансированием из бюджета
	Управленческий – недостаточная управляемость проектом; недостаточная координация или ошибки координации работы ведомств	Использование системы проектного управления. Четкое распределение ролей участников реализации подпроектов
	Научно-технический и технологический – снижение качества строительства и эксплуатации из-за нарушения технологий или недостаточного внедрения современных технологий	Совершенствование технологического контроля. Ужесточение системы штрафов для подрядчиков и концессионеров за нарушение требований к технологиям строительства автомобильных дорог. Формирование резервов на компенсацию непредвиденных расходов из-за нарушения технологий
	Возможности	
	Совершенствование транспортно-логистической системы Республики Татарстан, создание благоприятных условий для ведения предпринимательской деятельности в регионе, улучшение социально-экономического положения области, улучшение инвестиционного климата региона, повышение рейтинга Республики Татарстан среди субъектов Российской Федерации	
Дополнительная информация	В рамки проекта не входит реализация капиталоемких мероприятий, связанных со строительством и реконструкцией объектов дорожной инфраструктуры до 2019 года. В случае изменения объемов финансирования мероприятия проекта подлежат корректировке	

Структурная декомпозиция результатов программы



Состояние улично-дорожной сети. Характеристика проблем обеспечения безопасности дорожного движения

Набережночелнинская городская агломерация расположена на пересечении автодорог, связывающих ее с Европейской частью России и Уралом (федеральная дорога М-7 «Волга» Москва – Владимир – Нижний Новгород – Казань – Уфа).

Характеристика улично-дорожной сети г.Набережные Челны

Территория Набережночелнинской агломерации характеризуется в основном сложившейся прямоугольной сеткой улиц. По транспортным нагрузкам и своему значению наиболее важными транспортными магистралями являются улицы:

в широтном направлении: проспекты М.Джалиля, Набережночелнинский, Мира, Московский, Чулман, Сююмбике, Казанский, улицы Машиностроительная, Промышленная;

в меридиональном направлении: проспекты Яшьлек, Автозаводский, Вахитова, Хасана Туфана, Дружбы Народов, улицы Академика Королева, Низаметдинова, Нариманова, Техническая, Моторная, Старосармановская, Сармановский тракт, Автосборочный проезд.

Указанные магистральные проспекты и улицы выполняют функции внутригородского распределения потоков массового пассажирского и грузового автотранспорта, обслуживание прилегающих районов и доставку населения к местам трудовой деятельности.

При этом на городскую транспортную систему действуют существенные ограничения: ограничение въезда грузового транспорта и, соответственно, грузового транзита через город, одностороннее движение, ограничения стоянки, игнорируемые большим числом участников движения, ограничения отдельных маневров.

Общая характеристика безопасности движения г.Набережные Челны

Основные проблемы агломерации связаны с диспропорцией в пространственном развитии и взаиморасположении центрального коммуникационного ядра, пригородных территорий и периферийных районов:

изношенность и предельные нагрузки существующих объектов инженерной инфраструктуры;

стихийное разрастание пригородных территорий г.Набережные Челны, связанное с выделением земельных участков для многодетных семей на территории Тукаевского муниципального района.

Доля автомобильных дорог, не соответствующая нормативным требованиям, насчитывает 50 процентов от общей протяженности сети Набережночелнинской городской агломерации.

В настоящее время в Набережночелнинской городской агломерации имеется 27 мест концентрации дорожно-транспортных происшествий, по которым

необходимо проводить мероприятия по повышению безопасности дорожного движения.

Анализ показывает, что наиболее частыми причинами дорожно-транспортных происшествий являются:

- отсутствие пешеходных ограждений;
- нарушение скоростного режима;
- отсутствие светофорного регулирования на перекрестках;
- отсутствие разметки и знаков на пешеходных переходах.

При этом на городскую транспортную систему действуют существенные ограничения: ограничение въезда грузового транспорта и, соответственно, грузового транзита через город, одностороннее движение, ограничения стоянки, игнорируемые большим числом участников движения, ограничения отдельных маневров.

Общий уровень загрузки сети составляет около 0,75 (предварительный анализ, сделанный на основании данных обследований транспортных потоков), что существенно превышает «комфортный» уровень пропускной способности 0,5, с учетом неравномерности нагрузки такой уровень загрузки является критическим, большая часть (50 процентов и более) улично-дорожной сети не соответствует требованиям качества обслуживания.

Улично-дорожная сеть не специализирована к условиям транспортной нагрузки – организация приоритетного пропуска на магистральных улицах опорного каркаса негативно сказывается на условиях движения на примыкающих улицах.

Основными проблемами пропускной способности улично-дорожной сети являются: отсутствие регулирования транспортного спроса, локальные «узкие» места и несбалансированная пропускная способность узлов магистральной сети.

Большинство проблем безопасности дорожного движения сконцентрировано на ограниченном количестве магистральных улиц.

Мероприятия программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Набережночелнинской городской агломерации

В целях определения общего объема потребности в ресурсах для реализации приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» программой комплексного развития транспортной инфраструктуры Набережночелнинской городской агломерации предусматриваются мероприятия на магистральных дорогах и улицах г.Набережные Челны, участках автомобильных дорог федерального значения, проходящих по территории Набережночелнинской городской агломерации, участках автомобильных дорог регионального значения, имеющих соединения с магистральными дорогами и улицами г.Набережные Челны.

На территории Набережночелнинской городской агломерации за 2015 год и 6 месяцев 2016 года зарегистрировано 27 мест концентрации дорожно-транспортных происшествий.

Программой комплексного развития транспортной инфраструктуры Набережночелнинской городской агломерации в рамках приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» предусмотрено выполнение ремонтных работ на сети дорог Набережночелнинской городской агломерации с учетом

межремонтных сроков и ликвидации количества автомобильных дорог, не соответствующих нормативным требованиям.

В целях обеспечения безопасности дорожного движения программой предусмотрено:

обустройство дорожной сети, в том числе подъездов к железнодорожным переездам, источниками освещения, дорожными знаками, дорожной разметкой, пешеходными переходами и другими необходимыми элементами обустройства;

соблюдение требований безопасности дорожного движения при проведении дорожных работ на всех этапах;

реализация мероприятий по профилактике нарушений Правил дорожного движения.

Исполнители программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Набережночелнинской городской агломерации в рамках приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» берут на себя обязательства по применению наиболее эффективных современных технологий и материалов при проведении дорожных работ, а также технико-экономическому обоснованию эффективности их применения.

В рамках реализации программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Набережночелнинской городской агломерации в рамках приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» планируется:

произвести ремонт более 290 км улично-дорожной сети Набережночелнинской городской агломерации;

ликвидировать 27 мест концентрации дорожно-транспортных происшествий.

Основными мероприятиями по совершенствованию дорожных условий в местах концентрации дорожно-транспортных происшествий в целях их ликвидации станут:

устройство искусственного освещения;

установка объектов светофорного регулирования на аварийно-опасных перекрестках;

установка барьерного ограждения;

установка дублирующих дорожных знаков 5.19.1 «Пешеходный переход» на Г-образных опорах над проезжей частью;

установка искусственных неровностей для обеспечения соблюдения скоростного режима;

восстановление горизонтальной дорожной разметки проезжей части;

обустройство остановок общественного транспорта в соответствии с требованиями нормативных документов;

строительство транспортных развязок.

Показатели программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Набережночелнинской городской агломерации в рамках приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги»

Показатель	Единица измерения	Тип показателя	Базовое значение (2016 год)	Период, год				
				2017	2018	2019	2020	2025 (прогнозное)
Общая протяженность дорожной сети городской агломерации, в том числе:	км	справочный	719,1	719,1	719,1	719,1	719,1	719,1
автомобильные дороги общего пользования федерального значения	км	справочный	19,5	19,5	19,5	19,5	19,5	19,5
автомобильные дороги общего пользования регионального/межмуниципального значения	км	справочный	200,29	200,29	200,29	200,29	200,29	200,29
автомобильные дороги общего пользования местного значения и улицы	км	справочный	499,52	499,52	499,52	499,52	499,52	499,52
Доля протяженности дорожной сети городских агломераций, соответствующих нормативным требованиям к их транспортно-эксплуатационному состоянию, в том числе	%	основной	60	69	75	77	79	85
автомобильные дороги общего пользования федерального значения	%	основной	90	95	95	100	100	100
автомобильные дороги общего пользования регионального/межмуниципального значения	%	основной	52	71	85	88	91	95,3
автомобильные дороги общего пользования местного значения и улицы	%	основной	62	68	70	71,7	73,4	80,2
Количество мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети городских агломераций, в том числе на:	штук	основной	27	23	13	10	14	4

Показатель	Единица измерения	Тип показателя	Базовое значение (2016 год)	Период, год				
				2017	2018	2019	2020	2025 (прогнозное)
автомобильных дорогах общего пользования федерального значения	штук	основной	5	5	4	4	3	2
автомобильных дорогах общего пользования регионального/муниципального значения	штук	основной	-	-	-	-	-	-
автомобильных дорогах общего пользования местного значения и улицах	штук	основной	22	18	15	13	11	2
Доля протяженности дорожной сети городских агломераций, работающих в режиме перегрузки в час пик, %	%	показатель второго уровня	78	77	75	72	70	60
Доля граждан, отметивших улучшение ситуации на дорожной сети городских агломераций (в части состояния дорожной сети и уровня безопасности дорожного движения), %	%	показатель второго уровня	0	20	40	50	55	65

Приложение № 6 к подпрограмме
 «Совершенствование, развитие и
 сохранение сети автомобильных
 дорог на 2014 – 2022 годы»
 (в редакции постановления
 Кабинета Министров
 Республики Татарстан
 от 26.12. 2016 № 1000)

Содержание программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Казанской городской агломерации в рамках приоритетного направления стратегического развития Российской Федерации «Безопасные и качественные дороги»

Цели программы	Приведение дорог Казанской городской агломерации в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние с 65 до 85 процентов (к 2025 году – до 85 процентов); оптимизация транспортных потоков в рамках Казанской городской агломерации, в том числе посредством совершенствования системы организации дорожного движения, реализации проектов по развитию указанных дорог и иных мер для снижения количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий; снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий на дорогах Казанской городской агломерации с 73 штук до 11 штук (к уровню 2016 года – на 85 процентов)							
Показатели программы и их значения по годам	Показатель	Тип показателя (основной, аналитический, показатель второго уровня)	Базовое значение	Период, год				
	2017	2018	2019	2020	2025			
	Протяженность дорожной сети городской агломерации, соответствующей нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, %	Основной	65	72,0	80,0	82,0	84,0	85,0

	Количество аварийно-опасных участков (участков концентрации дорожно-транспортных происшествий) на дорожной сети городской агломерации, %	Основной	100	89,0	50,0	34,0	23,3	15,0
	Доля протяженности дорожной сети городских агломераций, работающих в режиме перегрузки в час пик, %	Показатель второго уровня	78	77	75	72	70	60
	Доля граждан, отметивших улучшение ситуации на дорожной сети городских агломераций (в части состояния дорожной сети и уровня безопасности дорожного движения), %	Показатель второго уровня	0	20	40	50	55	65
Результаты программы	К 2025 году: произвести ремонт порядка 350 км улично-дорожной сети Казанской городской агломерации; ликвидировать 62 места концентрации дорожно-транспортных происшествий							
Описание модели функционирования результатов программы	<p>Результаты проекта позволят привести часть дорог Казанской городской агломерации в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние, повысить уровень безопасности дорожного движения и качество управления транспортными потоками в агломерации, обеспечить рост удовлетворенности граждан состоянием дорожной сети.</p> <p>Ремонт дорог городской агломерации приведет к беспрепятственному движению автомобильного транспорта по улично-дорожной сети агломерации, к сообщению ядра агломерации со скоростными автомобильными дорогами Республики Татарстан, к уменьшению загруженности улиц и дорог в час пик.</p> <p>Ликвидация мест концентрации дорожно-транспортных происшествий позволит снизить аварийность на дорогах</p>							

Казанской городской агломерации, уменьшить количество погибших и раненых в дорожно-транспортных происшествиях, а также повысить качество работы по профилактике нарушений Правил дорожного движения

Этапы и контрольные точки

№ п/п	Наименование этапа/контрольной точки	Тип (завершение этапа/контрольная точка)	Срок
1.	В Министерство транспорта Российской Федерации представлен согласованный проект программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Казанской городской агломерации в рамках приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» (далее – программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Казанской городской агломерации)	контрольная точка результата	01.12.2016
2.	В государственную программу Республики Татарстан в качестве аналитических приложений включена программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Казанской городской агломерации	контрольная точка результата	26.12.2016
3.	С Федеральным дорожным агентством заключено соглашение о предоставлении бюджету субъекта Российской Федерации межбюджетных трансфертов для оказания поддержки реализации государственной программы Республики Татарстан, предусматривающей достижение целевых показателей программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Казанской городской агломерации. В Министерство транспорта Российской Федерации представлен сводный календарный план выполнения соответствующих работ	контрольная точка результата	10.02.2017, 09.02.2018, 11.02.2019, 10.02.2019, 10.02.2020, 10.02.2021, 10.02.2022, 10.02.2023, 10.02.2024, 10.02.2025
4.	Республикой Татарстан обеспечено заключение контрактов на выполнение мероприятий, необходимых для достижения целевых показателей программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Казанской городской агломерации на текущий год. В Министерство транспорта Российской Федерации представлен сводный календарный	контрольная точка результата	31.03.2017, 31.03.2018, 31.03.2019, 31.03.2020, 31.03.2021,

№ п/п	Наименование этапа/контрольной точки	Тип (завершение этапа/контрольная точка)	Срок
	план выполнения мероприятий программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Казанской городской агломерации на текущий год, содержащий в том числе сведения о натуральных показателях объемов работ, в отношении которых заключены соответствующие контракты, стоимости фактически заключенных контрактов		31.03.2022, 31.03.2023, 31.03.2024, 31.03.2025
5.	Республикой Татарстан утверждена «дорожная карта» по актуализации и утверждению: документов территориального планирования; программ комплексного развития транспортной инфраструктуры; комплексных схем организации обслуживания населения общественным транспортом, в том числе учитывающих пригородные перевозки; комплексных схем организации дорожного движения	контрольная точка результата	28.04.2017, 02.07.2018, 01.07.2019, 01.07.2020
6.	Республикой Татарстан обеспечено выполнение мероприятий, предусмотренных программой комплексного развития транспортной инфраструктуры Казанской городской агломерации, по состоянию на 1 августа текущего года. (Оценка производится на основании сводных календарных планов выполнения соответствующих работ.)	контрольная точка показателя	01.08.2017, 01.08.2018, 01.08.2019, 03.08.2020, 01.08.2021, 01.08.2022, 01.08.2023, 01.08.2024, 01.08.2025
7.	На уровне Республики Татарстан с участием представителей общественности осуществлено рассмотрение результатов реализации программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городских агломераций за текущий год, при необходимости подготовлены предложения по корректировке указанных программ	контрольная точка результата	02.10.2017, 02.10.2018, 01.10.2019, 01.10.2020, 01.10.2021, 01.10.2022, 01.10.2023, 01.10.2024, 01.10.2025

№ п/п	Наименование этапа/контрольной точки	Тип (завершение этапа/контрольная точка)	Срок
8.	Республикой Татарстан обеспечено выполнение мероприятий, предусмотренных программой комплексного развития транспортной инфраструктуры Казанской городской агломерации на текущий год, в том числе приемка выполнения соответствующих работ	контрольная точка показателя	01.11.2017, 01.11.2018, 01.11.2019, 02.11.2020, 01.11.2021, 01.11.2022, 01.11.2023, 01.11.2024, 01.11.2025
9.	Республикой Татарстан разработан и представлен в Министерство транспорта Российской Федерации проект программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Казанской городской агломерации, актуализованный с учетом принятых документов территориального планирования, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, комплексных схем организации обслуживания населения общественным транспортом, в том числе учитывающих пригородные перевозки, комплексных схем организации дорожного движения и содержащий детализированные предложения по реализации второго этапа приоритетного проекта, в том числе сведения о необходимом финансовом обеспечении	контрольная точка результата	02.07.2018
10.	В государственную программу Республики Татарстан в качестве аналитического приложения включена актуализированная с учетом реализации второго этапа приоритетного проекта программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Казанской городской агломерации	контрольная точка результата	26.12.2018
11.	Завершен второй этап проекта. Отчет о результатах реализации второго этапа проекта утвержден	контрольная точка показателя	21.03.2022
12.	Осуществлена реализация третьего этапа приоритетного проекта	контрольная точка показателя	31.12.2025

№ п/п	Наименование этапа/контрольной точки	Тип (завершение этапа/контрольная точка)	Срок
13.	Проект завершен. Итоговый отчет утвержден	завершение этапа	31.03.2026

Бюджет программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Казанской городской агломерации

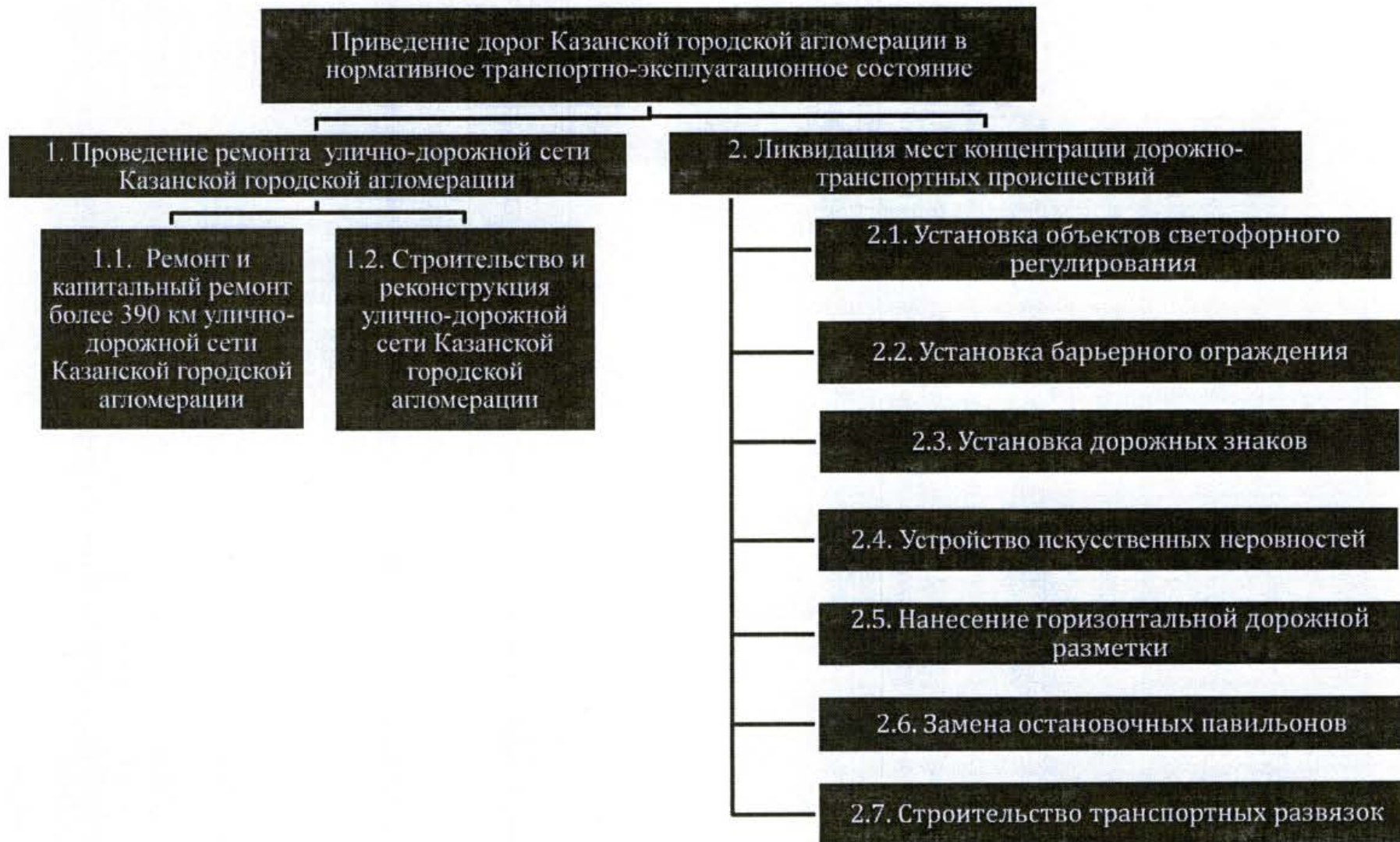
№ п/п	Наименование проекта, мероприятия	Год реализации				Всего, млн. рублей
		2017	2018	2019	2020 – 2025	
1.	Объем финансирования из федерального источника, млн. рублей	1 200,0	800,0	1 000,0	6 000,0	9000,0
2.	Суммарный объем финансирования субъектом Российской Федерации, а также из местных и внебюджетных источников (не менее 50 процентов), млн.рублей	1 683,4	1 436,7	1000,0	6 000,0	10120,1
3.	Объем финансирования на дороги федерального значения, млн.рублей	2 170,0	3 285,0	2 830,0	27 550,0	35 835,0
Итого		5 053,4	5 521,7	4 830,0	39 550,0	54 955,1

Описание приоритетного проекта

Связь с Государственными программами Российской Федерации	Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы» (утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 319)
Взаимосвязь с другими проектами и программами	Государственная программа «Развитие транспортной системы Республики Татарстан на 2014 – 2022 годы»
Формальные осно-	Пункт 2 протокола заседания Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и

вания для инициации	приоритетным проектам от 21 сентября 2016 года № 2	
Ключевые риски и возможности	Наименование риска	Мероприятие по предупреждению и снижению риска
	Финансовый – недостаточность бюджетных средств и высокая стоимость заемных ресурсов	Привлечение инвестиций в реализацию проектов, использование механизмов государственно-частного партнерства. Временное переключение на реализацию проектов со 100-процентным финансированием из бюджета
	Управленческий – недостаточная управляемость проектом; недостаточная координация или ошибки координации работы ведомств	Использование системы проектного управления. Четкое распределение ролей участников реализации подпроектов
	Научно-технический и технологический – снижение качества строительства и эксплуатации из-за нарушения технологий или недостаточного внедрения современных технологий	Совершенствование технологического контроля. Ужесточение системы штрафов для подрядчиков и концессионеров за нарушение требований к технологиям строительства автомобильных дорог. Формирование резервов на компенсацию непредвиденных расходов из-за нарушения технологий
	Возможности	
	Совершенствование транспортно-логистической системы Республики Татарстан, создание благоприятных условий для ведения предпринимательской деятельности в регионе, улучшение социально-экономического положения области, улучшение инвестиционного климата региона, повышение рейтинга Республики Татарстан среди субъектов Российской Федерации	
Дополнительная информация	В рамки проекта не входит реализация капиталоемких мероприятий, связанных со строительством и реконструкцией объектов дорожной инфраструктуры до 2019 года. В случае изменения объемов финансирования мероприятия проекта подлежат корректировке	

Структурная декомпозиция результатов проекта



Состояние улично-дорожной сети. Характеристика проблем обеспечения безопасности дорожного движения

Автомобильные дороги имеют стратегическое значение для Республики Татарстан. Они связывают ее территорию, обеспечивают жизнедеятельность всех городов и населенных пунктов, во многом определяют возможности их развития, по ним осуществляются самые массовые автомобильные перевозки грузов и пассажиров. Сеть автомобильных дорог обеспечивает мобильность населения и доступ к материальным ресурсам, позволяет расширить производственные возможности экономики за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки.

Значение автомобильных дорог постоянно растет в связи с изменением образа жизни людей, превращением автомобиля в необходимое средство передвижения, значительным повышением спроса на автомобильные перевозки в условиях роста промышленного и сельскохозяйственного производства, увеличения объемов строительства, расширения международной торговли и развития сферы услуг.

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального и регионального значения Республики Татарстан составляет 14 507,802 км, из них федеральных дорог – 1 071,728 км, региональных – 13 436,074 км.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и федерального значения с усовершенствованным типом покрытия – 12 475,856 км (85,9 процента), с переходным типом покрытия – 1 335,812 км (9,2 процента), грунтовых дорог – 696,134 км (4,9 процента).

Плотность сети дорог общего пользования составляет 213,9 км на 1 000 кв.км территории.

Большая часть региональных автомобильных дорог представлена дорогами низших (IV и V) категорий – 11 748,947 км (или 87,4 процента).

Кроме того, имеется дорожно-уличная сеть городов и населенных пунктов республики, находящаяся в муниципальной собственности, протяженностью 23 810,0 км.

Казанская городская агломерация

Казанская городская агломерация – моноцентрическая постиндустриальная агломерация, включающая города Казань и Зеленодольск. В агломерационные процессы вовлечены населенные пункты Зеленодольского, Высокогорского, Пестречинского, Лаишевского, Верхнеуслонского, Арского, Тюлячинского муниципальных районов, находящиеся в пределах 100 км от границы Казанского городского округа и имеющие соединение с магистральными дорогами и улицами Казанского городского округа.

Казань, являясь центром агломерации, расположена на пересечении автодорог, связывающих ее с Европейской частью России и Уралом (федеральная дорога М-7 «Волга» Москва – Владимир – Нижний Новгород – Казань – Уфа) и южными

районами (автодороги Р-239 Казань – Оренбург – Акбулак – граница с Республикой Казахстан и Р-241 Казань – Буинск – Ульяновск).

Основные проблемы агломерации связаны с диспропорцией в пространственном развитии и взаиморасположении центрального коммуникационного ядра, пригородных территорий и периферийных районов:

пропускная способность транспортной инфраструктуры, обеспечивающая связи Казани с пригородными территориями и районами – участниками агломерационных процессов, не соответствует растущим транспортным нагрузкам;

слабая связность левого и правого берегов агломерации; наличие только одного автодорожного моста через реку Волгу;

изношенность и предельные нагрузки существующих объектов инженерной инфраструктуры;

стихийное разрастание пригородных территорий Казани, недостаток хозяйственной деятельности.

Доля автомобильных дорог, не соответствующая нормативным требованиям, насчитывает 65 процентов от общей протяженности сети Казанской городской агломерации.

Характеристика улично-дорожной сети г.Казани

Планировочное начертание улично-дорожной сети столицы Республики Татарстан сложилось исторически под влиянием многих факторов, которые заложили основу радиально-кольцевой структуры улично-дорожной сети современной Казани.

К основным радиальным магистралям города относятся:

ул.Карла Маркса – ул.Николая Ершова – ул.Сибирский тракт – ул.Мира (выход к автодороге на Пермь);

ул.Космонавтов – ул.Мамадышский тракт (дорога на Мамадыш, Елабугу);

ул.Бутлерова – ул.Достоевского – ул.Аделя Кутуя – ул.Сахарова (дорога на Богородское);

ул.Павлюхина – ул.Оренбургский тракт (автодорога на Оренбург, подъезд к аэропорту, дорога на Атабаево);

Новодавликеевская ул. – ул.Фермское шоссе (автодорога на Матюшино);

ул.Меховщиков – ул.Магистральная – ул.Новопобедиловская (пристань Новое Победилово);

ул.Краснококшайская – ул.Болотникова – ул.Горьковское шоссе (выходит к автодороге на Москву);

ул.Приволжская – ул.Аракчинское шоссе – ул.Боевая – ул.Клары Цеткин (автодорога на Юдино).

В настоящее время практически завершено формирование сети магистралей, объединяющей улицы г.Казани, включая левобережный и правобережный районы, в единую радиально-кольцевую систему. Основу этой системы составляют две кольцевые магистрали общегородского значения: Малое Казанское кольцо и Большое Казанское кольцо.

Трасса Малого Казанского кольца проходит по улицам Чистопольской, Вахитова, Большая Крыловка, Несмелова, Кировской дамбе, далее она пройдет по проектируемой магистрали, протрассированной вдоль основного хода железной дороги в районе центрального железнодорожного вокзала, улице Братьев Петряевых и ее продолжению, улицам Эсперанто и Вишневого, а затем по новому мосту через р.Казанку – «Миллениум» выходит опять в правобережный район к ул.Чистопольской.

В настоящее время несформированными остаются западный (вдоль железнодорожной линии) и юго-западный участки Малого Казанского кольца.

Большое Казанское кольцо проходит через центры периферийных районов города и на западном участке совмещается с трассой Малого Казанского кольца. Поперечный профиль магистрали, в основном, включает в себя шестиполосную проезжую часть с выделенными полосами для общественного транспорта. На всем протяжении кольцевой магистрали устроена разделительная полоса, по которой на обособленном полотне осуществляет движение скоростной трамвай.

Большое Казанское кольцо в настоящее время полностью не сформировано. Действующая его часть начинается от общего с Малым Казанским кольцом участка (ул.Большая Крыловка) и проходит по следующим магистралям: ул.Ленской, пр.Хусаина Ямашева, 3-й транспортной дамбе, ул.Академика Арбузова и Олонецкой, Пр.Победы и ул.Баки Урманче.

Далее оно пройдет по новым пробиваемым участкам на юге (частично совпадающим с ул.Тихорецкой) и на западе (по направлению ул.Тракторной), а затем пройдет по общему с Малым Казанским кольцом участку, включающему Кировскую дамбу.

Большое и Малое Казанские кольца связывают между собой на различном удалении от центра радиально отходящие от него магистрали, по которым обеспечиваются выход на внешние направления автомобильных дорог и связь периферийных районов массовой жилой застройки с городским центром.

Однако в настоящее время связи периферийных районов с городским центром развиты недостаточно. Крупные жилые районы, расположенные вдоль Пр.Победы (Азино-1, Азино-2, Горки, Большие и Малые Клыки), имеют всего лишь три радиальные транспортные магистрали, связывающие их с центральным районом – ул.Космонавтов, Н.Ершова, Карла Маркса; ул.А.Кутуя, Достоевского, Бутлерова; ул.Р.Зорге, Гвардейская (выходящие либо на ул.Достоевского – Бутлерова, либо через ул.Даурскую на Оренбургский тракт, ул.Павлюхина). Связям периферийных районов с центром города препятствует ограниченное число путепроводов через магистральную железнодорожную линию.

Так, южные и восточные районы города, где проживает примерно 43 процента населения Казани, имеют связи с центром только по четырем магистралям: улицам Технической, Николая Ершова, Достоевского и Оренбургский тракт, на пересечении которых с южным ходом железной дороги существуют путепроводы. Связь с прилегающей к акватории Волги западной частью центрального Вахитовского района осуществляется под путепроводом в створе улиц Татарстан и Девятаева. Северная часть Казани (Авиастроительный район), где размещаются

наиболее крупные промышленные предприятия, также имеет ограниченное число выходов на остальную улично-дорожную сеть – по улицам Ибрагимова, Васильченко и Амирхана.

Таким образом, определенные сложности в организации единой транспортной сети города возникают из-за наличия большого количества искусственных и естественных препятствий. Пересечение автомагистралями этих естественных и искусственных преград связано с необходимостью строительства инженерно-транспортных сооружений, в ряде случаев достаточно сложных и дорогостоящих, что является одной из основных причин отставания развития улично-дорожной сети от потребностей города.

Общая протяженность существующей улично-дорожной сети г.Казани на начало 2016 года составляет 1847 км, а площадь проезжих частей и тротуаров – 20234 тыс.кв.метров, средняя ширина проезжей части – 10,96 метра.

Следует отметить, что за последние годы общие показатели улично-дорожной сети имеют относительно стабильные параметры, что свидетельствует о том, что период ее формирования прошел активную фазу.

Общая протяженность улично-дорожной сети за пять последних лет практически не изменилась, а площадь проезжих частей городских улиц и дорог заметно изменилась лишь в последние два года за счет проведения масштабных мероприятий по реконструкции отдельных направлений улиц с увеличением на них числа полос движения в рамках подготовки к проведению XXVII Всемирной летней универсиады 2013 года в г.Казани.

Одним из наиболее важных показателей, характеризующих качественную степень городских путей сообщения, является плотность магистральной сети. Хотя ее удельный вес в общей протяженности улично-дорожной сети города относительно невелик, она играет определяющую роль в обеспечении нормального функционирования городской транспортной системы, и от нее в первую очередь зависит качество транспортного обслуживания населения и качество городской среды для проживания. Именно на магистральной сети осуществляются наибольшие объемы транспортных передвижений, и данные дороги имеют технические параметры, позволяющие достичь более высоких по сравнению с другими категориями улиц показателей пропускной способности и скорости движения за счет многополосной проезжей части, устройства транспортных развязок в разных уровнях на пересечениях с другими магистралями и внеуличных пешеходных переходов.

В настоящее время плотность магистральной сети г.Казани колеблется в пределах от 0,96 кв.км (в Кировском районе) до 2,85 кв.км (в Вахитовском районе). Плотность магистральной сети в целом по городу составляет 1,33 кв.км. Следует отметить, что рекомендуемый в Справочнике проектировщика (М., Стройиздат, 1978) показатель плотности сети магистральных улиц и дорог колеблется в пределах 2,2 – 2,4 кв.км.

В большинстве районов г.Казани фактическое значение плотности магистральных улиц и дорог значительно ниже рекомендуемого значения. В Кировском районе он равняется 0,96 кв.км. Это можно объяснить неразвитой магистральной сетью в данном районе города. В Московском, Советском,

Авиастроительном и Приволжском районах города показатель плотности магистральной сети изменяется в пределах 1,14 – 1,22 кв.км, что в два раза меньше рекомендуемого значения. Лишь в Ново-Савиновском и Вахитовском районах плотность магистральной сети удовлетворяет рекомендуемым значениям.

В целом следует констатировать, что обеспеченность города сетью магистральных улиц и дорог недостаточна, особенно в периферийных районах, что способствует сосредоточению интенсивных транспортных потоков на нескольких основных магистралях и приводит к увеличению уровней загрузки на них, превышающих рекомендуемые показатели, снижению скорости движения транспортных потоков, высокой вероятности возникновения заторовых явлений, снижению уровня безопасности транспорта.

Общая характеристика безопасности движения г.Казани

За период с 2014 года по 6 месяцев 2016 года на территории г.Казани суммарно произошло 2941 дорожно-транспортное происшествие, зарегистрированное количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях – 88 человек, пострадавших – 3367 человек.

В текущем году наблюдается рост общего числа дорожно-транспортных происшествий и раненых, при этом количество погибших снизилось на 26,7 процента.

В настоящее время в г.Казани имеется 33 места концентрации дорожно-транспортных происшествий, по которым необходимо проводить мероприятия по повышению безопасности дорожного движения.

Анализ показывает, что наиболее частыми причинами дорожно-транспортных происшествий являются:

- отсутствие пешеходных ограждений;
- нарушение скоростного режима;
- отсутствие светофорного регулирования на перекрестках;
- отсутствие разметки и знаков на пешеходных переходах.

Транспортная система города специфична, улично-дорожная сеть города гетерогенна и представляет двухуровневую систему. Макроуровень представлен опорной сетью магистральных улиц и тяготеет к радиально-кольцевой структуре. Микроуровень (уровень административных районов) тяготеет к шахматной структуре. Улично-дорожная сеть наиболее существенно ограничена рекой Казанкой, системой озер Нижний, Средний и Верхний Кабан, которые делят город на обособленные части, транспортные связи между которыми довольно ограничены. Транспортная система города отличается повышенным уровнем автомобилизации, который имеет тенденцию к росту, высоким уровнем транспортной свободы пользователей. Транспортный спрос практически не ограничен, в большей степени он реализуется индивидуальным легковым транспортом.

При этом на городскую транспортную систему действуют существенные ограничения: ограничение въезда грузового транспорта и, соответственно, грузового транзита через город, одностороннее движение, ограничения стоянки,

игнорируемые большим числом участников движения, ограничения отдельных маневров.

Общий уровень загрузки сети составляет около 0,75 (предварительный анализ, на основании данных обследований транспортных потоков), что существенно превышает «комфортный» уровень пропускной способности 0,5, с учетом неравномерности нагрузки такой уровень загрузки является критическим, большая часть (50 процентов и более) улично-дорожной сети не соответствует требованиям качества обслуживания.

Улично-дорожная сеть не специализирована к условиям транспортной нагрузки – организация приоритетного пропуска на магистральных улицах опорного каркаса негативно сказывается на условиях движения на примыкающих улицах.

Основными проблемами пропускной способности улично-дорожной сети являются: отсутствие регулирования транспортного спроса, локальные «узкие» места и несбалансированная пропускная способность узлов магистральной сети.

Большинство проблем безопасности дорожного движения сконцентрировано на ограниченном количестве магистральных улиц.

Мероприятия программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Казанской городской агломерации

В целях определения общего объема потребности в ресурсах для реализации программы предусматриваются мероприятия на автомобильных дорогах Казанской городской агломерации.

В целях обеспечения безопасности дорожного движения программой предусмотрено:

обустройство дорожной сети, в том числе подъездов к железнодорожным переездам, источниками освещения, дорожными знаками, дорожной разметкой, пешеходными переходами и другими необходимыми элементами обустройства;

соблюдение требований безопасности дорожного движения при проведении дорожных работ на всех этапах;

реализация мероприятий по профилактике нарушений Правил дорожного движения.

Исполнители программы берут на себя обязательства по применению наиболее эффективных современных технологий и материалов при проведении дорожных работ, а также технико-экономическому обоснованию эффективности их применения.

На дорогах регионального значения Казанской городской агломерации будут проведены ремонтно-восстановительные работы на общей протяженности 290 км.

При устройстве верхних слоев дорожных покрытий будет применяться только щебеночно-мастичный асфальтобетон, имеющий высокие эксплуатационные качества.

Основными мероприятиями по совершенствованию дорожных условий в местах концентрации дорожно-транспортных происшествий в целях их ликвидации станут:

- устройство искусственного освещения;
- установка объектов светофорного регулирования на аварийно-опасных перекрестках;
- установка барьерного ограждения;
- установка дублирующих дорожных знаков 5.19.1 «Пешеходный переход» на Г-образных опорах над проезжей частью;
- установка искусственных неровностей для обеспечения соблюдения скоростного режима;
- восстановление горизонтальной дорожной разметки проезжей части;
- обустройство остановок общественного транспорта в соответствии с требованиями нормативных документов;
- строительство транспортных развязок.

**Показатели программы комплексного развития транспортной инфраструктуры
Казанской городской агломерации**

Показатель	Единица измерения	Тип показателя	Базовое значение (2016 год)	Период, год				
				2017	2018	2019	2020	2025 (прогнозное)
Общая протяженность дорожной сети городской агломерации,	км	справочный	1732	1732	1732	1732	1732	1732
в том числе:								
автомобильные дороги общего пользования федерального значения	км	справочный	259,08	259,08	259,08	259,08	259,08	259,08
автомобильные дороги общего пользования регионального/межмуниципального значения	км	справочный	506,496	506,496	506,496	506,496	506,496	506,496
автомобильные дороги общего пользования местного значения и улицы	км	справочный	966,426	966,426	966,426	966,426	966,426	966,426
Доля протяженности дорожной сети городских агломераций, соответствующих нормативным требованиям к их транспортно-эксплуатационному состоянию,	%	основной	65	72	80	82	83	85
в том числе:								
автомобильные дороги общего пользования федерального значения	%	основной	82	85	96	98	99	100
автомобильные дороги общего пользования регионального/межмуниципального значения	%	основной	65	75	88	90	92	94
автомобильные дороги общего пользования местного значения и улицы	%	основной	59,8	66,6	71,3	72,4	73,5	79,8

Показатель	Единица измерения	Тип показателя	Базовое значение (2016 год)	Период, год				
				2017	2018	2019	2020	2025 (прогнозное)
Количество мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети городских агломераций, в том числе на:	штук	основной	73	65	36	25	17	11
автомобильных дорогах общего пользования федерального значения	штук	основной	5	4	3	2	1	-
автомобильных дорогах общего пользования регионального/межмуниципального значения	штук	основной	1	-	-	-	-	-
автомобильных дорогах общего пользования местного значения и улицы	штук	основной	67	61	33	23	18	11
Доля протяженности дорожной сети городских агломераций, работающих в режиме перегрузки в час пик, %	%	показатель второго уровня	78	77	75	72	70	60
Доля граждан, отметивших улучшение ситуации на дорожной сети городских агломераций (в части состояния дорожной сети и уровня безопасности дорожного движения), %	%	показатель второго уровня	0	20	40	50	55	65