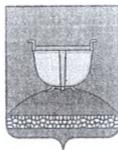


ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ
ВЫСОКОГОРСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО
РАЙОНА РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН

Кооперативная ул., 5, пос. ж/д станция Высокая Гора,
Высокогорский район, Республика Татарстан, 422700



ТАТАРСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
БИЕКТАУ МУНИЦИПАЛЬ РАЙОНЫ
БАШКАРМА КОМИТЕТЫ

Кооперативная ур., 5, Биектау т/ю станциясе поселогы,
Биектау районы, Татарстан Республикасы, 422700

Тел.: +7 (84365) 2-30-61, факс: 2-30-86, e-mail: biektau@tatar.ru, www.vysokaya-gora.tatarstan.ru

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 30.10.2013 г.

КАРАР

№ 2538

Об утверждении Муниципальной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в Высокогорском муниципальном районе на 2014-2020 годы»

Во исполнение Федерального закона от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения", в целях сокращения количества дорожно-транспортных происшествий, совершенствования организации движения транспорта и пешеходов в населённых пунктах района, повышения эффективности управления в области обеспечения безопасности дорожного движения,

ПОСТАНОВЛЯЮ:

1. Утвердить Муниципальную целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения в Высокогорском муниципальном районе на 2014 - 2020 годы»;
2. Исполнительному комитету района при формировании проекта бюджета Высокогорского муниципального района на соответствующий год предусматривать ежегодно, начиная с 2014 до года, включение Муниципальной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в Высокогорском муниципальном районе на 2014 -2020 годы» в перечень целевых программ, подлежащих финансированию за счет средств бюджета Высокогорского муниципального района;
3. Контроль исполнения настоящего решения возложить на заместителя руководителя исполнительного комитета Высокогорского муниципального района А.Х.Хакимова.

Руководитель исполнительного
комитета Высокогорского
муниципального района



Р.А.Зайнуллин

**ЦЕЛЕВАЯ ПРОГРАММА
«ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ ВЫСОКОГОРСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО
РАЙОНА РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН» НА 2014–2020 ГОДЫ**

СОДЕРЖАНИЕ

Паспорт Программы.....	3
I. Характеристика проблемы, на решение которой направлена Программа.....	5
II. Цель и задачи Программы, сроки и этапы её реализации, а также целевые индикаторы и показатели, отражающие ход её выполнения.....	13
III. Мероприятия Программы.....	17
IV. Ресурсное обеспечение Программы.....	20
V. Механизм реализации Программы, включающий в себя ме- ханизм управления реализацией Программы, распределение сфер ответственности и механизм взаимодействия государ- ственных заказчиков Програм- мы.....	21
VI. Оценка социально-экономической и экологической эффек- тивности Программы.....	25
Приложение 1.....	28
Приложение 2.....	30
Приложение 3.....	32
Приложение 4.....	37
Приложение 5.....	38
Приложение 6.....	39
Приложение 7.....	40
Приложение 8.....	41
Приложение 9.....	43
Приложение 10 (1).....	44
Приложение 10 (2).....	49
Приложение 11.....	55
Приложение 12.....	62
Приложение 13.....	65
Приложение 14.....	67
Приложение 15.....	68

Утверждена Постановление
Исполнительного комитета
Высокогорского муниципального района
от 30.10.2013 г. № 2538

ПАСПОРТ
муниципальной целевой программы «Повышение безопасности
дорожного движения в 2014–2020 годах
в Высокогорском муниципальном районе Республики Татарстан»

Наименование Программы	– муниципальная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в Высокогорском муниципальном районе Республики Татарстан» на 2014–2020 годы (далее – Программа)
Дата принятия решения о разработке Программы (дата ее утверждения, наименование и номер соответствующего нормативного акта)	Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 октября 2012 г. № 1995-р. Указ Президента Республики Татарстан от 14.11.2007 г. № УП-610 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения в Республике Татарстан»
Государственный заказчик - координатор Программы	Исполнительный комитет Высокогорского муниципального района
Государственные заказчики	Исполнительный комитет Высокогорского муниципального района. Отделение ГИБДД «Высокогорский» ОВД МВД по РТ, Отдел образования Исполнительного комитета Высокогорского муниципального района, Исполнительного комитета Высокогорского муниципального района, ГАУЗ «Высокогорская центральная больница», Казанский филиал КГУ «Дирекция финансирования научных и образовательных программ безопасности дорожного движения Республики Татарстан»
Основные разработчики Программы	Исполнительный комитет Высокогорского муниципального района. Отделение ГИБДД «Высокогорский» ОВД МВД по РТ, Отдел образования Исполнительного комитета Высокогорского муниципального района, Исполнительного комитета Высокогорского муниципального района, ГАУЗ «Высокогорская центральная больница», Казанский филиал КГУ «Дирекция финансирования научных и образовательных программ безопасности дорожного движения Республики

	Татарстан»
Цель и задачи Программы	<p>Целью является сокращение смертности от дорожно-транспортных происшествий к 2020 году на 6 человек (30,0 процентов) по сравнению с 2012 годом;</p> <p>Задачами являются:</p> <ul style="list-style-type: none"> – создание системы пропаганды с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения; – формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах; – повышение культуры вождения; – развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях; – повышение требований к подготовке водителей на получение права на управление транспортными средствами и требований к автошколам, осуществляющим такую подготовку
Целевые индикаторы и показатели	<p>число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях;</p> <p>число детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях;</p> <p>социальный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 тысяч населения);</p> <p>транспортный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 10 тысяч транспортных средств);</p>
Сроки и этапы реализации Программы	<p>– 2014–2020 годы, в том числе:</p> <p>I этап – 2014–2015 годы;</p> <p>II этап – 2016–2020 годы.</p> <p>В 2015 году необходимо проанализировать результаты реализации Программы, подготовить предложения по корректировке показателей, индикаторов и перечня мероприятий Программы</p>
Объемы и источники финансирования Программы	<p>Общий объем финансирования Программы составляет 34,501 млн. рублей (из них на капитальные вложения – 14,963млн. рублей, прочие нужды – 19,538млн. рублей). Источник финансирования – бюджет Пестречинского муниципального района Республики Татарстан и софинансирование за счет средств республиканского бюджета</p>
Ожидаемые конечные результаты реализации Программы и показатели социально-экономической эф-	<p>Сокращение случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий, в том числе детей, к 2020 году на 8 человек, (30,0 процентов), по сравнению с 2012 годом;</p> <ul style="list-style-type: none"> - сокращение транспортного риска – на 52,6 процента по сравнению с 2012годом; - сокращение социального риска – 31,4 процента по сравне-

фективности

нию с 2012 годом.

Социально-экономический эффект от реализации Программы составит 207,8 млн. рублей, бюджетный эффект – 56,86 млн. рублей.

I. Характеристика проблемы, на решение которой направлена Программа

Безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач. За период с 2006–2013 годы, время действия Федеральной целевой Программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2013 годах», в Высокогорском муниципальном районе произошло 896 дорожно-транспортных происшествия, в которых погибло 214 человека, и получили ранения различной степени тяжести 1180 человек.

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

Происшествия на дорогах являются одной из серьезнейших социально-экономических проблем и в Высокогорском муниципальном районе Республики Татарстан (рис. 1).

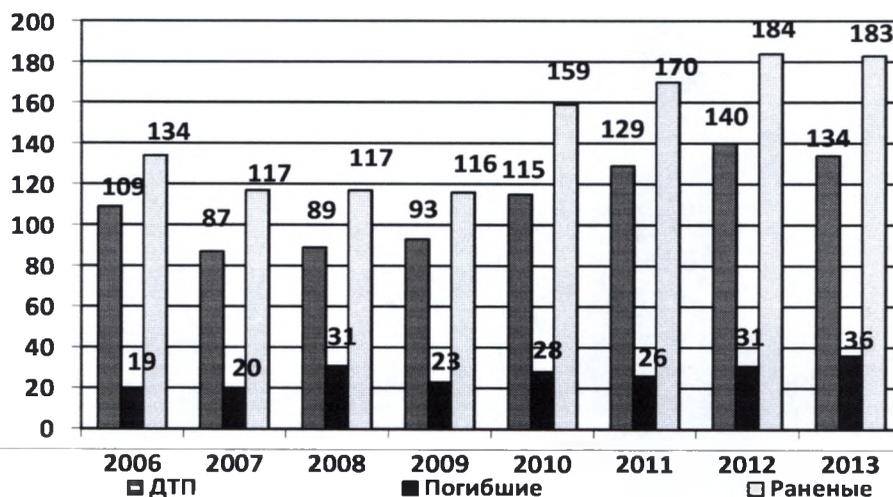


Рис. 1. Количество ДТП, погибших и раненых в Высокогорском муниципальном районе с 2006 по 2013 годы

Дорожно-транспортная аварийность наносит огромный ущерб экономике района. За восемь лет с 2006 по 2013 годы соци-

ально-экономический ущерб от гибели людей в результате дорожно-транспортных происшествий составил 632,27 млн. рублей.

Данная цифра рассчитана на основе норматива величины ущерба в размере 3,923 млн. рублей установленного федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2013 годах» и общемировой практики, в которой принято учитывать смету расходов, включающую в себя:

расходы на амбулаторное и стационарное лечение, транспортировку пострадавших, реабилитацию, специальное лечение детей, санаторную реабилитацию и другое;

недополученную продукцию, включая постоянные расходы в связи с гибелью людей или постоянной нетрудоспособностью, а также временные расходы;

повреждение имущества, ремонт и замену автомобилей, повреждение придорожных коммуникаций и прочее;

административные расходы, а также расходы на расследование причин ДТП, организацию выплаты страховки и судебные издержки;

прочие расходы, включая потерю времени в связи с происшествием (когда, например, задерживается дорожное движение).

Настоящая Программа основана на международных и федеральных нормативных правовых актах, в том числе резолюции, принятой 2 марта 2010 года на заседании 64-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН, которая объявила 2011–2020 годы десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения; Постановления Правительства РФ от 03.10.2013 № 864. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»; «Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года», утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года №1734-р, в которой обозначены цели повышения уровня безопасности транспортной системы, сокращения темпов роста количества дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий, числа пострадавших и погибших.

Перспективной целью муниципальной целевой программы по повышению безопасности дорожного движения является сокращение к 2020 году количества лиц, погибших в результате дорожно-

но-транспортных происшествий, в 1,43 раза по сравнению с 2013 годом.

По итогам работы за период с 2006–2013 годы в Высокогорском муниципальном районе важнейший показатель (число лиц погибших в дорожно-транспортных происшествиях) выполнялся лишь два раза в 2007 и 2010 годах; индикаторы транспортного и социального риска также были выполнены по два раза в 2007 и 2010 годах. По остальным четырем индикаторам положение значительно лучше: это тяжесть последствий выполнение достигалось пять раз; сокращение количества детей погибших в результате дорожно-транспортных происшествий; сокращение количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими на 10 тысяч транспортных средств выполнение достигалось четыре раза; сокращение количества дорожно-транспортных происшествий по вине водителей, стаж управления транспортным средством которых не превышает 3-х лет, на 10 тысяч транспортных средств данный индикатор выполнен шесть раз и только в 2013 году произошло уменьшение показателей аварийности: ДТП: –17, раненых: –20, но возросло количество погибших: +3.

К основным факторам, определяющим причины высокого уровня аварийности в Высокогорском муниципальном районе, следует отнести:

массовое пренебрежение участников дорожного движения требованиями безопасности дорожного движения, недостаточное понимание и поддержку мероприятий со стороны общества, недостаточный уровень подготовки водителей, приводящий к ошибкам в оценке дорожной обстановки, неудовлетворительную дисциплину, невнимательность и небрежность водителей при управлении транспортными средствами;

недостатки технического обеспечения мероприятий по безопасности дорожного движения, в первую очередь, несоответствие технического уровня дорожного хозяйства, транспортных средств, средств организации дорожного движения современным требованиям, отставание в системах связи, приводящее к позднему обнаружению дорожно-транспортных происшествий и оказанию экстренной медицинской помощи пострадавшим.

В целом фактическая динамика изменений важнейшего показателя и важнейших индикаторов Программы за семь лет действия ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012

годах» по сравнению с планируемыми показателями приведена в таблице 1.

Таблица 1

Показатели аварийности в Высокогорского муниципального районе Республики Татарстан за 2006–2013 годы

Показатель и индикаторы		2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год
Количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, человек	Фактически	19	20	31	23	28	26	31	36
	Согласно программе	19	18	18	19	19	17	15	15
Транспортный риск (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 10 тысяч транспортных средств)	Фактически	52,2	35,0	39,6	41,2	27,5	33,3	25,2	24,7
	Согласно программе	44,5	40,3	34,8	32,0	27,5	22,6	18,9	18,9
Социальный риск (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 тысяч населения)	Фактически	95,1	70,4	87,7	94,2	65,7	86,1	68,4	68,4
	Согласно программе	81,0	81,0	77,2	73,2	65,7	58,5	51,3	51,0
Тяжесть последствий ДТП (количество лиц, погибших в результате дорожно-	Фактически	16,3	15,4	17,4	25,5	17,1	15,7	11,3	11,3

Показатель и индикаторы		2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год
транспортных происшествий, на 100 пострадавших)	Согласно программе	18,9	18,9	18,5	18,3	17,0	15,7	14,4	14,2
Количество дорожно-транспортных происшествий по вине водителей, стаж управления транспортным средством которых не превышает 3 лет, на 10 тысяч транспортных средств	Фактически	9,7	1,8	11,1	1,5	8,7	6,7	13,3	14,2
	Согласно программе	21,3	19,3	17,4	16,8	14,5	13,3	12,6	11,9
Количество детей, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий	Фактически	2	0	0	1	0	2	0	3
	Согласно программе	–	–	–	–	–	–	–	–
Количество дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими на 10 тысяч транспортных средств	Фактически	168,3	105,1	115,7	88,5	86,9	127,9	124,4	125,8
	Согласно программе	150,9	136,7	120,4	114,4	105,7	95,9	84,8	83,6

Анализируя достигнутые показатели состояния аварийности за период с 2006 по 2013 годы видно, что достигнуть сокращения числа лиц погибших в результате дорожно-транспортных происшествий предусмотренное федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» и

планируемых в целевых программах Высокогорского муниципального района не удалось. Вместо прогнозируемых 140 человек за этот период погибло 214 человека. Количество лиц ежегодно погибающих в результате дорожно-транспортных происшествий стабилизировалось в рассматриваемом периоде вокруг средней цифры в 26 человека, а по программе планировалось достичь уровня погибших в 16 человек к 2013 году. Теперь этот показатель планируется достичь лишь к 2019 году.

Количество дорожно-транспортных происшествий с 2007 по 2010 годы действия программы имело тенденцию к снижению и в 2009 году достигло минимального значения за весь рассматриваемый период, но начиная с 2011 года, начался значительный рост, и к 2013 году увеличение количества ДТП произошло в 1,3 раза по сравнению с базовым 2006 годом. Также наблюдается значительный рост количества лиц пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий в 1,5 раза в 2013 году по сравнению с 2006 годом.

Состояние аварийности

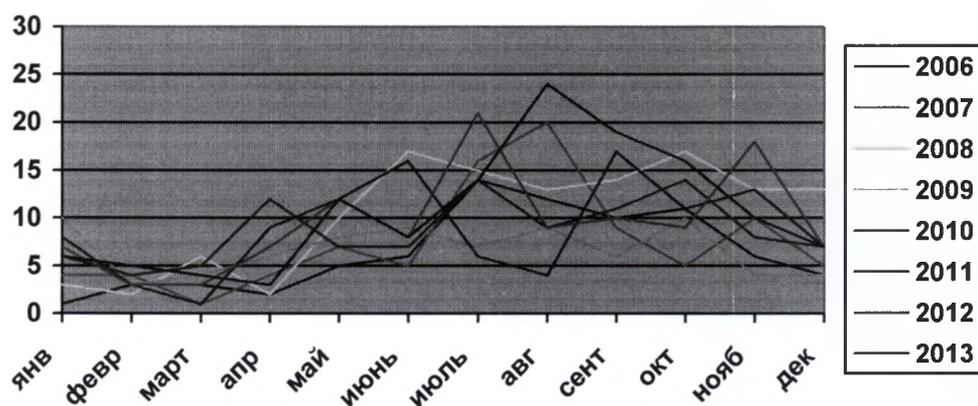


Рис. 2. Показатели состояния аварийности в Высокогорском муниципальном районе за время действия целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»

На рисунке два показаны графики достижения показателей муниципальной целевой программы «Повышение безопасности до-

рожного движения в 2006–2013 годах» в Высокогорском муниципальном районе по основным показателям состояния аварийности (количество: дорожно-транспортных происшествий, погибших и раненых).



Рис. 3. Достигнутые показатели относительных значений индикаторов состояния аварийности в Высокогорском муниципальном районе за время действия целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2013 годах»

На рисунке три приведены графики достигнутых относительных показателей состояния аварийности за 2004–2013 годы. Достигнутые к 2013 году показатели относительных значений индикаторов превышают прогнозируемые показатели социального и транспортного риска в 1,46 раза. Прогнозируемые показатели относительных значений индикатора тяжести последствий были достигнуты шесть раз, кроме 2009 года за период с 2006 по 2013 годы.

Анализ показателей состояния аварийности показывает, что основную долю составляют дорожно-транспортные происшествия, погибшие и пострадавшие на федеральной дороге М-7 и дороге республиканского значения Казань – Малмыж. Эти показатели приведены в таблице 2.

Таблица 2

Показатели аварийности	2011г.	2012г.	2013 г.
Доля дорожно-транспортных происшествий от общего количества	78,0%	68,7%	76,0%
Доля погибших от общего количества	69,4%	68,0%	80,0%
Доля пострадавших от общего количества	71,0%	70,1%	76,0%

Таким образом, необходимость разработки и реализации настоящей Программы обусловлена следующими причинами:

социально-экономической остротой проблемы;
межотраслевым и межведомственным характером проблемы;
необходимостью привлечения к решению проблемы, органов государственной власти Республики Татарстан, органов местного самоуправления и общественных институтов.

Государственная поддержка на республиканском уровне позволяет более эффективно решать проблемы безопасности дорожного движения в Высокогорском муниципальном районе Республики Татарстан. Применение программно-целевого метода позволит осуществить:

– развитие и использование научного потенциала при исследовании причин возникновения ДТП, а также формирование основ и приоритетных направлений профилактики ДТП и снижения тяжести их последствий;

– координацию деятельности республиканских органов исполнительной власти и органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения;

– реализацию комплекса мероприятий, в том числе профилактического характера, снижающих количество ДТП с пострадавшими и количество погибших в результате дорожно-транспортных происшествий.

Быстрый рост количества автомобильного транспорта за последние годы и массовое включение в дорожное движение новых водителей и перевозчиков привели к существенному изменению характеристик и усложнению условий дорожного движения: увеличилась плотность транспортных потоков, возросла интенсивность движения в небольших городах и на территориальных дорогах, что оказало влияние на рост аварийности. В таблице 3 приведены сведения о росте количества автотранспортных средств.

За период с 2006 по 2013 годы общее количество транспортных средств в Высокогорском муниципальном районе Республики Татарстан увеличилось на 3165 единиц и на 01.12. 2013 года составляет 7799 единиц транспортных средств. При этом количество транспортных средств по отношению к 2006 году увеличилось на: в 2007 г. – 23,1%, в 2008 г. – 36,2%, в 2009 г. – 41,5%, в 2010 году – 49,0%, в 2011 году – 61,9% и в 2012 году (11 месяцев) – 68%. Уровень автомобилизации по состоянию на 01.12.2012 г. составляет 266 единиц транспортных средств на 1000 человек. Легковые автомобили на 01.12.2013 года в структуре транспортных средств составляют 80% от общего количества транспортных средств.

Вместе с тем применение программно-целевого метода к решению проблемы повышения безопасности дорожного движения сопряжено с определенным риском. Так, в процессе реализации Программы возможно выявление отклонений в достижении промежуточных результатов из-за недостаточной скоординированности деятельности исполнителей Программы на начальных стадиях ее реализации.

В целях управления указанным риском в процессе реализации Программы предусматриваются:

создание эффективной системы управления на основе четкого распределения функций, полномочий и ответственности основных исполнителей Программы;

мониторинг хода выполнения мероприятий Программы, регулярный анализ и, при необходимости, ежемесячное или ежеквартальное ранжирование индикаторов и показателя, а также мероприятий Программы;

перераспределение объемов финансирования в зависимости от динамики и темпов достижения поставленных целей, изменений во внешней среде.

Ожидаемые снижения значений (по сравнению с 2013 годом) целевых индикаторов и показателей Программы по годам её реализации с 2014 по 2020 годы приведены в приложении 1 к Программе.

Годы	Количество транспортных средств, единиц					
	всего (авто-, мото- прицепов)	в том числе				
		легко- вых	грузо- вых	автобу- сов	мото- транс- порта	прице- пов
2006	5168	3729	1094	56	215	74
2007	5707	4323	1037	51	203	90
2008	6312	4880	1095	52	189	96
2009	6557	5151	1083	52	172	94
2010	6905	5466	1127	46	170	93
2011	7504	6014	1163	47	160	120
2012	8280	6765	1170	54	152	139
Прирост к 2004 г.	+78,7%	+136,5%	+17,1	-3,6%	+7,0%	+82,9%

II. Цель и задачи Программы, сроки и этапы её реализации, а также целевые индикаторы и показатели, отражающие ход её выполнения

Целью Программы является сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, в том числе детей, к 2020 году на 6 человек (30,0 процентов) по сравнению с 2012 годом (приложение 1 к Программе)
(31-8=23).

Достижения поставленной цели предполагает использование системного подхода к установлению следующих взаимодополняющих друг друга приоритетных задач по обеспечению безопасности дорожного движения:

- создание системы пропагандистского воздействия на население с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения;
- формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах;

- предотвращение дорожно-транспортных происшествий, вероятность гибели людей в которых наиболее высока;
- развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях – спасение жизней;
- совершенствование системы управления деятельностью по повышению безопасности дорожного движения;
- повышение требований к подготовке водителей на получение права на управление транспортными средствами и требований к автошколам, осуществляющим такую подготовку;
- совершенствование правовых основ деятельности органов местного самоуправления в области обеспечения БДД, исключение пробелов и противоречий в регламентации общественных отношений в указанной сфере.

Задачи Программы позволят создать скоординированную систему направлений деятельности и детализирующих их мероприятий по снижению дорожно-транспортного травматизма в Высокогорском муниципальном районе, а также обеспечить:

- условия для грамотного, ответственного и безопасного поведения участников дорожного движения;
- создание системы правового информирования населения с целью формирования стереотипов законопослушного поведения;
- проведение акций, направленных на формирование нетерпимого отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения;
- вовлечение в профилактическую работу общественных организаций;
- создание муниципальной информационной базы данных о водителях транспортных средств, привлеченных к административной ответственности за нарушение ПДД;
- усиление контроля за наличием, исправностью и применением средств безопасности;
- повышение профилактики ДДТТ, активное внедрение детских удерживающих устройств;
- реализация пилотных проектов замены ДПС техническими автоматическими системами контроля по соблюдению участниками дорожного движения ПДД и применения вертолетов для ускорения прибытия на место ДТП;
- техническое перевооружение ГИБДД;

- значительное увеличение объема работ по организации движения транспорта и пешеходов, в том числе ликвидация мест концентрации ДТП;

- предотвращение дорожных заторов, оптимизация скоростных режимов движения на участках УДС, организация стоянок транспортных средств,

- совершенствование механизма оперативного информирования о ДТП дежурных служб, участвующих в ликвидации их последствий, введение единого федерального номера для вызова указанных служб на место ДТП;

- внедрение регламента взаимодействия дежурных служб на месте ДТП;

- разработка организационных и правовых основ оказания первичной медицинской помощи пострадавшим на месте ДТП и обучение этому работников служб, участвующих в проведении работ на месте ДТП, а также участников дорожного движения;

- оснащение стационарных постов ДПС средствами оказания первичной медицинской помощи;

- проведение системных исследований, направленных на выявление закономерностей возникновения ДТП, их влияния на социально-экономическое развитие муниципального района, обоснование приоритетных направлений профилактики ДТП и снижение тяжести их последствий;

- построение оптимальных моделей управления системой БДД на муниципальном уровне;

- мониторинг динамики дорожно-транспортного травматизма, общественного мнения по проблемам БДД и реализации мероприятий Программы;

- дальнейшее увеличение объема работ по организации движения транспорта и пешеходов, в том числе внедрение комплексных схем и проектов организации дорожного движения, управления движением магистрального и районного значения;

- проведение акций, направленных на формирование у участников дорожного движения устойчивых стереотипов законопослушного поведения;

- повышение роли общественных объединений и организаций в проведении профилактических мероприятий;

- совершенствование работ по профилактике ДДТТ;

- совершенствование форм и методов контроля и надзора за соблюдением участниками дорожного движения установленных нормативов и правил;

Оценка достижения цели Программы по годам её реализации осуществляется с использованием следующих целевых индикаторов и показателей Программы:

- число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях;
- число детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях;
- социальный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 тысяч населения);
- транспортный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 10 тысяч транспортных средств);

Значения целевых индикаторов и показателей Программы представлены в приложении 1.

Программа рассчитана на 2014–2020 годы и будет осуществляться в 2 этапа:

1-й этап – 2014–2015 годы;

2-й этап – 2016–2020 годы.

На 1-м этапе Программы планируется реализация следующих мероприятий:

- сокращение влияния наиболее весомых факторов, вызывающих дорожно-транспортную аварийность и снижающих возможность и качество оказания медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;

- изменение общественного мнения к проблемам безопасности дорожного движения;

- стимулирование ответственности муниципальных органов исполнительной власти и органов местного самоуправления за снижение дорожно-транспортной аварийности.

В 2015 году необходимо проанализировать результаты реализации 1-го этапа Программы и подготовить предложения по корректировке показателей, индикаторов и перечня мероприятий Программы.

На 2-м этапе Программы предусматривается реализация мероприятий, которые направлены на продолжение поступательного достижения целевого состояния аварийности на дорогах муниципального района и преодоление дисбаланса в ситуации, связанной с

аварийностью в Высокогорском муниципальном районе и основанной на дифференцированном подходе к задачам по снижению дорожно-транспортного травматизма и экономически выгодных механизмах софинансирования мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения за счет средств республиканского бюджета.

III. Мероприятия Программы

Комплекс мероприятий Программы формируется и финансируется по статьям расходов на капитальные вложения и прочие нужды по направлениям Программы. Финансирование мероприятий Программы осуществляется за счет средств республиканского бюджета и средств бюджета Высокогорского муниципального района.

Объемы финансирования Программы за счет средств республиканского бюджета носят прогнозный характер и подлежат ежегодному уточнению в установленном порядке при формировании проектов республиканского бюджета на очередной финансовый год и плановый период исходя из реальных возможностей.

На основе статистического анализа изменения в 2006–2013 годах значения показателя числа лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, структурного анализа данного показателя по факторам, вызывающим дорожно-транспортные происшествия, и прогноза динамики аварийности на период до 2020 года определены следующие направления Программы, способные улучшить ситуацию с дорожно-транспортной аварийностью в Высокогорском муниципальном районе:

- развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения;
- обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении;
- развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов, повышение безопасности дорожных условий;
- развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

Деятельность в рамках направления по развитию системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения предусматривает формирование знаний и навыков по безопасному дорожному движению, информирование о ситуациях, по-

тенциально приводящих к дорожно-транспортным происшествиям, повышение культуры на дорогах, создание в обществе нетерпимости к фактам пренебрежения социально-правовыми нормами и правового нигилизма на дороге, совершенствование и развитие систем подготовки водителей транспортных средств, обеспечение соблюдения участниками дорожного движения требований Правил дорожного движения, в том числе с применением систем фиксации административных правонарушений в области дорожного движения работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи.

Мероприятия Программы, направленные на развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения, приведены в приложении 2.

Деятельность в рамках направления по обеспечению безопасного участия детей в дорожном движении предусматривает обучение детей и подростков Правилам безопасного поведения на дорогах, формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах, укрепление и контроль дисциплины участия детей в дорожном движении, создание условий безопасного участия детей в дорожном движении.

Привлечение детей к занятиям в системе дополнительного образования в картинг клубах и детско-юношеских автошколах для выработки практических навыков вождения автотранспортных средств в раннем возрасте.

Мероприятия Программы направленные на обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении приведены в приложении 3.

Мероприятия, направленные на повышения уровня технического состояния эксплуатирующихся транспортных средств, их активной и пассивной безопасности приложение 4. (На муниципальном уровне не предусмотрено).

Деятельность в рамках направления по развитию системы организации движения транспортных средств и пешеходов, повышению безопасности дорожных условий предусматривает обеспечение безопасного участия пешеходов в дорожном движении, устранение и профилактику возникновения опасных участков дорожного движения, заторов, организацию транспортного планирования с це-

лью обеспечения безопасного и эффективного трафика, совершенствование транспортной планировки населенных пунктов, обеспечение пассивной и послеаварийной безопасности дорог и дорожной инфраструктуры.

Мероприятия, Программы направленные на развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов и повышение безопасности дорожных условий приведены в приложении 5.

Деятельность в рамках направления по развитию системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях предусматривает обеспечение оперативности и качества оказания медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, обеспечение территориальной доступности медицинских учреждений, повышение уровня координации служб, участвующих в оказании помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, внедрение новых технологий в сферу оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

Оснащение подразделений ДПС аппаратно-программными комплексами позволит с помощью электронной карты местности определить оптимальный маршрут движения патрульного транспорта к месту дорожно-транспортного происшествия.

Мероприятия, направленные на развитие системы оказания помощи лицам, пострадавшим в результате ДТП, приведены в приложении 6.

Мероприятия, направленные на совершенствование нормативно-правовых, методических и организационных основ системы управления деятельностью в области обеспечения БДД, приведены в приложении 7. (На муниципальном уровне не предусмотрено).

Исследование изменения количества ДТП на автомобильных дорогах Республики Татарстан в зависимости от месяцев года показало следующее:

1. В первом полугодии показатели аварийности распределяются следующим образом: – ДТП 36%, погибших – 38%, раненых – 42% от их общего количества за весь год.

2. Значительный рост ДТП происходит во втором полугодии, они составляют около 64% от их общего количества за весь год. Однако в летний период возникновение ДТП из-за изменений до-

рожных условий составляет 15% от общего числа ДТП, а в осенний период этот показатель составляет 37%.

Существенное влияние на количество ДТП оказывает режим движения автотранспорта на отдельных участках автомобильных дорог.

Реконструкция участков дорог с особенно высокой частотой ДТП должна устранить условия, которые создают исключительно высокий уровень риска ДТП, и снизить ожидаемое количество ДТП в тех местах, где их частота особенно высока.

Сокращение аварийности за счет повышения эффективности контрольно-надзорной деятельности предполагается путем решения следующих задач:

создание системы эффективного взаимодействия контрольно-надзорных органов, наделенных надведомственной компетенцией в сфере безопасности дорожного движения;

внесение предложений по совершенствованию нормативно-правовой базы, регламентирующей деятельность ГИБДД, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии, других контрольно-надзорных органов, и приведение ее в соответствие с действующим законодательством;

IV. Ресурсное обеспечение Программы

При планировании ресурсного обеспечения Программы учитывалась реальная ситуация в финансово-бюджетной сфере Высокогорского муниципального района Республики Татарстан, состояние аварийности, высокая экономическая и социально-демографическая значимость проблемы обеспечения БДД, а также реальная возможность ее решения при республиканской поддержке.

Финансирование мероприятий Программы будет осуществляться за счет средств бюджета Высокогорского муниципального района Республики Татарстан и софинансирования за счет республиканского бюджета. Общий объем финансирования Программы в 2014–2020 годах составляет 34,501 млн. рублей (из них на капитальные вложения – 14,963 млн. рублей, прочие нужды – 19,538 млн. рублей).

Объемы финансирования Программы по направлениям расходования средств приведены в приложении 8.

Объемы финансирования Программы за счет средств бюджета Республики Татарстан и бюджета Высокогорского муниципального района приведены в приложении 9.

Распределение средств, выделяемых на реализацию Программы, между государственными заказчиками приведено в приложениях 10 (1), 10 (2).

Методика детализации укрупненных инвестиционных проектов, реализуемых в рамках Программы, приведена в приложении 11.

V. Механизм реализации Программы, включающий в себя механизм управления реализацией Программы, распределение сфер ответственности и механизм взаимодействия государственных заказчиков Программы

Механизм реализации Программы является инструментом организации и эффективного выполнения программных мероприятий и контроля достижения ожидаемых конечных результатов. Базируется на принципах партнерства органов исполнительной власти Республики Татарстан, органов местного самоуправления и организаций, в том числе общественных, а также четкого разграничения полномочий и ответственности всех исполнителей Программы. Решение задач по формированию и эффективному управлению реализацией Программы будет осуществляться путем обоснованного выбора форм и методов управления.

Настоящая Программа разработана в соответствии с федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2014–2020 годах», а также с республиканской целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2014–2020 годах» и реализуется в соответствии с нормами, установленными Гражданским кодексом Российской Федерации и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации и Республики Татарстан.

Управление реализацией Программы осуществляют государственный заказчик-координатор Программы, государственные заказчики Программы, Руководителем Программы является Руководитель Исполнительного комитета Высокогорского муниципального района.

В реализации Программы участвуют органы исполнительной власти Высокогорского муниципального района.

Программные мероприятия предусматривается реализовывать на основе государственных контрактов в соответствии с действующим законодательством. Все объекты, создаваемые по Программе, регистрируются и учитываются в Государственном реестре объектов Программы. Процесс создания объектов и порядок расходования бюджетных средств по государственным контрактам контролируются комиссией, возглавляемой государственным заказчиком-координатором, государственными заказчиками, с момента подписания контракта и до полного завершения работ.

Порядок финансирования Программы и учет расходов на ее исполнение, а также отчетности об использовании выделенных средств определяется нормативными документами Российской Федерации и Республики Татарстан. Контроль исполнения Программы осуществляют государственный заказчик-координатор и государственные заказчики.

Государственный заказчик-координатор и государственные заказчики в установленном порядке представляют отчетность по существующим формам статистического наблюдения.

Общий контроль реализации мероприятий Программы осуществляют Министерство внутренних дел по Республике Татарстан, Казанский филиал Казенного Государственного учреждения «Дирекция финансирования научных и образовательных программ по безопасности дорожного движения Республики Татарстан».

Государственные заказчики ежегодно, до 1 февраля, представляют в КГУ Дирекцию финансирования научных и образовательных программ безопасности дорожного движения Республики Татарстан доклады о ходе выполнения Программы и эффективности использования финансовых средств.

В целях обеспечения взаимодействия государственных заказчиков Программы в установленном порядке создается Совет по координации Программы, который является коллегиальным совещательным органом управления реализацией Программы.

Текущее управление реализацией Программы осуществляют государственный заказчик-координатор Программы, государственные заказчики Программы.

Исполнители мероприятий Программы определяются в порядке, установленном законодательством Российской Федерации и Республики Татарстан.

Государственный заказчик-координатор Программы до начала реализации Программы утверждает положение об управлении реализацией Программы, определяющее порядок формирования организационно-финансового плана реализации Программы, механизмы корректировки мероприятий и их ресурсного обеспечения в ходе реализации Программы, процедуры предоставления государственными заказчиками Программы государственному заказчику-координатору Программы отчетности о ходе и результатах реализации Программы, процедуры обеспечения публичности (открытости) информации о значениях индикаторов и показателей Программы, результатах мониторинга реализации Программы, о мероприятиях Программы и об условиях участия в них исполнителей.

Органы местного самоуправления муниципальных образований осуществляют:

- разработку и утверждение в пределах своих полномочий нормативных правовых актов, необходимых для реализации программных мероприятий в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- заключение соглашений о взаимодействии (сотрудничестве) по реализации Программы и республиканских программ;

- разработку, утверждение, реализацию и финансирование муниципальных программ, синхронизированных с республиканскими программами;

- подготовку бюджетной заявки на очередной финансовый год на софинансирование программных мероприятий из республиканского бюджета;

- анализ реализации программных мероприятий и оценку достижения показателей и индикаторов эффективности реализации Программы, эффективности расходования бюджетных средств;

- ведение отчетности о ходе и результатах выполнения программных мероприятий и представление её в КГУ «Дирекция финансирования научных и образовательных программ безопасности дорожного движения»;

– информационную поддержку деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Предоставляемые средства республиканского бюджета имеют целевое назначение и не могут быть израсходованы на другие цели.

При изменении объемов бюджетного и внебюджетного финансирования Программы в установленном порядке проводится корректировка значений целевых индикаторов и показателей программных мероприятий.

Финансирование мероприятий Программы осуществляется за счет средств бюджета Высокогорского муниципального района, направляемых на обеспечение БДД и софинансирование за счет средств республиканского бюджета. Государственный заказчик-координатор Программы совместно с муниципальными органами исполнительной власти, в ведении которых находятся государственные заказчики Программы, государственными заказчиками Программы определяет адресный перечень объектов финансирования.

Государственные заказчики Программы заключают соглашение (договор) с исполнителями с учетом общей стоимости работ.

Общий объем финансирования Программы за счет средств бюджета Высокогорского муниципального района, направляемых на обеспечение безопасности дорожного движения, составляет 26,334 млн. рублей (из них на капитальные вложения – 6,796 млн. рублей и прочие нужды – 19,538 млн. рублей). Софинансирование за счет средств республиканского бюджета составляет 8,167 млн. рублей (из них на капитальные вложения – 8,167 млн. рублей и прочие нужды – 0 млн. рублей).

Главным распорядителем финансов выступает Исполнительный комитет Высокогорского муниципального района.

Прекращение действия Программы наступает в случае завершения ее реализации, а досрочное прекращение – в случае признания неэффективности ее реализации в соответствии с постановлением Исполнительного комитета Высокогорского муниципального района.

VI. Оценка социально-экономической и экологической эффективности Программы

Эффективность реализации Программы заключается в сохранении жизни участникам дорожного движения и предотвращении социально-экономического и демографического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий. Эффективность Программы определяется путем интегральной оценки эффективности отдельных программных мероприятий, при этом их результативность оценивается исходя из соответствия достигнутых результатов поставленной цели и значениям целевых индикаторов и показателей Программы.

Методики оценки эффективности муниципальной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2014–2020 годах» приведены в приложении 12.

Бюджетная эффективность программы отражает влияние реализации её мероприятий на доходы и расходы муниципального бюджета. Социально-экономическая эффективность реализации программы выражается качественными и количественными параметрами, характеризующими улучшение экономических и финансовых показателей, а также показателей влияющих на улучшение демографической ситуации (уменьшение смертности, в том числе детской), снижение в результате реализации программных мероприятий социально-экономического ущерба от смертности населения.

Экологическая эффективность Программы обеспечивается выполнением программных мероприятий, результатами, реализации которых является снижение количества дорожно-транспортных происшествий, особенно с участием транспортных средств осуществляющих перевозку опасных грузов, качественное проведение технических осмотров транспортных средств, пропаганда использования экологического транспорта и топлива.

Положительные социально-экономические и экологические последствия реализации мероприятий Программы будут связаны с внедрением новых способов организации дорожного движения. За счет использования оптимальных маршрутов и меньшего времени нахождения в пути будут сокращаться выбросы окиси углерода, окислов азота, что окажет благоприятное воздействие на экологию.

Программа разработана в продолжение федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2013 годах», в которой расчет социально-экономической и бюджетной эффективности реализован на основе данных о численности лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, расходовании средств из республиканского и муниципального бюджетов, индексе инфляции, коэффициенте дисконтирования

и иных показателей, указанных в методике оценки социально-экономической и бюджетной эффективности федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2013 годах». Для показателей социально-экономической и бюджетной эффективности Программы актуально изменение таких параметров, как индекс инфляции и коэффициент дисконтирования, рассчитываемый как совокупность данных об основных рисках и безрисковой ставки облигаций федерального займа.

Социально-экономический эффект от реализации Программы представляет собой снижение социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий в результате реализации программных мероприятий за вычетом расходов на её реализацию. Приведенный социально-экономический эффект рассчитывается как отношение общего текущего эффекта за год к коэффициенту дисконтирования. При расчете бюджетной эффективности оценивается вклад мероприятий Программы в формирование доходов муниципального бюджета с учетом затрат на реализацию мероприятий.

В расчетах эффективности Программы используются цены соответствующих лет, при этом норматив дисконтирования является неизменным на протяжении всего периода реализации Программы и составляет 1,11; уровень инфляции определяется по данным Минэкономразвития России и индексируется каждый последующий год реализации Программы; а норматив величины ущерба определяется в соответствии с методикой оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий.

Ожидаемый социально-экономический эффект от реализации программных мероприятий составляет млн. рублей (с учетом про-

гноза роста цен) при положительном эффекте для муниципального бюджета, составляющем млн. рублей.

Расчет социально-экономической эффективности Программы представлен в приложении 13. Расчет бюджетной эффективности Программы приведен в приложении 14. Методика оценки социально-экономической и бюджетной эффективности Программы приведена в приложении 15.

Общий результат программных мероприятий до 2020 года, даст приведенный социально-экономический эффект в размере 207,8 млн. рублей (с учетом прогноза роста цен) при положительном эффекте для муниципального бюджета в 56,86 млн. рублей.

Приложение 1
к целевой программе
«Повышение безопасности дорожного движения
в Высокогорском муниципальном районе Республики Татарстан на 2014–2020 годы»

**Целевые индикаторы и показатели муниципальной целевой программы
«Повышение безопасности дорожного движения в 2014–2020 годах» по годам её реализации**

	Единица измерения	Значение в 2012 году	2013–2020 годы – всего	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
1. Число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях	человек	31		30	30	29	27	25	24	23
изменение к 2013 г.	процентов	–		–5,0	–10,0	–10,0	–15,0	–20,0	–25,0	–30,0
изменение к 2013 г.	человек		–23	–1	–2	–2	–4	–6	–7	–8

2. Число детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях	человек	0	-3							
3. Социальный риск	погибших на 100 тыс. населения									
	человек	69,18		65,39	61,80	61,64	58,07	54,52	50,98	47,47
Изменение к 2013 г.	процентов	-		-5,5	-10,6	-10,9	-16,1	-21,2	-26,3	-31,4
Изменение к 2013 г.	человек	-		-3,8	-7,4	-7,5	-11,1	-14,7	-18,2	-21,7
4. Транспортный риск	погибших на 10 тыс. транспортных средств									
	человек	24,15		20,81	18,78	17,88	16,09	14,42	12,87	11,44
Изменение к 2013 г.	процентов	-		-13,8	-22,2	-25,9	-33,4	-40,3	-46,7	-52,6
Изменение к 2013 г.	человек	-		-3,3	-5,4	-6,3	-8,1	-9,7	-11,3	-12,7

Для определения значений индикаторов социального и транспортного рисков был принят ежегодный темп роста количества транспортных средств в 5 процентов, а темп ежегодного прироста населения в 0,25 процента. Принятые значения темпов роста численности населения и количества транспортных средств к 2020 году прогнозируют достигнуть прирост количества населения на 2,01 процента, количества транспортных средств на 47,7 процента. Динамика показателей коэффициентов численности населения и количества транспортных средств приведена в таблице 4.

Таблица 4

Наименование коэффициентов	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
K_{100} тыс. населения	0,28980	0,29060	0,29130	0,29200	0,29270	0,29350	0,29420	0,29490
K_{10} тыс. транспортных средств	0,8694	0,9129	0,9585	1,0064	1,0568	1,1096	1,1651	1,2233

Приложение 2
к целевой программе
«Повышение безопасности дорожного движения
в Высокогорском муниципальном районе Республики Татарстан» на 2014–2020 годы»

Мероприятия, муниципальной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2014–2020 годах» направленные на развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения

(млн. рублей с учетом прогноза цен на соответствующий год)

№	Наименование мероприятия	Срок исполнения	Общий объем финансирования	Финансирование		Ответственные за исполнение	Ожидаемый результат
				за счет средств бюджета Республики Татарстан	за счет средств муниципального бюджета		
II Капитальные вложения							
	На муниципальном уровне не планируются						
III Прочие нужды							

1.	Создание, тиражирование и передача конечным пользователям учебно-методических и наглядных пособий, учебных фильмов, игр, программ для участников дорожного движения разных возрастных категорий, в том числе с использованием мультимедийных средств, освещающих вопросы безопасности дорожного движения	Всего	2,566	–	2,566	КФ ГКУ «Дирекция финансирования научных и образовательных программ безопасности дорожного движения Республики Татарстан» Отделение ГИБДД Высокогорского ОВД МВД по РТ	Повышение правосознания участников дорожного движения, ответственности и культуры безопасного поведения на дороге
		В том числе:					
		2014 год	0,100	–	0,100		
		2015 год	0,323	–	0,323		
		2016 год	0,357	–	0,357		
	2017–2020 годы	1,786	–	1,786			
2.	Организация в печатных средствах массовой информации специальных тематических рубрик для систематического освещения проблемных вопросов по безопасности дорожного движения, выпуск специализированной печатной продукции	Всего	2,163	–	2,163	Отделение ГИБДД Высокогорского ОВД МВД по РТ	Повышение правосознания участников дорожного движения, ответственности и культуры безопасного поведения на дороге
		В том числе:					
		2014 год	0,100	–	0,100		
		2015 год	0,266	–	0,266		
		2016 год	0,297	–	0,297		
	2017 – 2020 годы	1,5	–	1,5			

Приложение 3
к целевой программе
«Повышение безопасности дорожного движения
в Высокогорском муниципальном районе Республики Татарстан» на 2014–2020 годы

Мероприятия муниципальной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2014–2020 годах» направленные на обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении

(млн. рублей с учетом прогноза цен на соответствующий год)

№ по ФЦП	Наименование мероприятия	Срок исполнения	Объем финансирования – всего	В том числе		Ответственные за исполнение	Ожидаемый результат
				за счет средств бюджета Республики Татарстан	за счет средств муниципального бюджета		
Капитальные вложения							
1.	Строительство лежащих полицейских у общеобразовательных школ: - с. Куркачи; - с. Мульма.	2014 год	0,030	–	0,030	Исполнительный комитет Высокогорского муниципального района	Уменьшение гибели и травматизма школьников
Прочие нужды							
2.	Приобретение для дошкольных образовательных учреждений оборудования, позво-	Всего В том числе	3,19	–	3,19	КФ ГКУ «Дирекция финансирования научных	совершенствование обучения детей правилам

	ляющего в игровой форме формировать навыки безопасного поведения на улично-дорожной сети	2014 год 2015 год 2016 год 2017–2020 годы	0,32 0,38 0,417 2,073	– – –	0,32 0,38 0,417 2,073	и образовательных программ безопасности дорожного движения Республики Татарстан»	дорожного движения и повышение их безопасного и ответственного поведения на дороге
3.	Обеспечение проведения тематических информационно-пропагандистских мероприятий, межгосударственных слетов, всероссийских конкурсов, фестивалей с несовершеннолетними участниками дорожного движения, в том числе общественными формированиями детей в том числе:	Всего В том числе:	3,19	–	3,19	Отдел образования Исполнительного Комитета Высокогорского муниципального район	повышение правового сознания несовершеннолетних участников дорожного движения, ответственности и культуры безопасного поведения на дороге
		2014 год 2015 год 2016 год 2017–2020 годы	0,32 0,38 0,417 2,073	– – –	0,32 0,38 0,417 2,073	Отделение ГИБДД Высокогорского ОВД МВД по РТ	
4.	Проведение широкомасштабных акций «Внимание - дети!», «Внимание - пешеход!», «Вежливый водитель», «Зебра», «День памяти жертв ДТП» и т.д.	Всего В том числе:	3,19	–	3,19	Отдел образования Исполнительного Комитета Высокогорского муниципального района	
		2014 год 2015 год 2016 год 2017–2020 гг.	0,32 0,38 0,417 2,073	– – –	0,32 0,38 0,417 2,073		
5.	Изготовление и распространение световозвращающих приспособлений среди дошкольников и учащихся младших	Всего В том числе:	1,485	1,485	–	Отдел образования Исполнительного Комитета Высокогор-	снижение вероятности наездов на детей в темное
		2014 год	0,107	0,107	–		

	классов образовательных учреждений	2015 год 2016 год 2017–2020 гг.	0,153 0,297 0,928	0,153 0,297 0,928	– – –	ского муниципального района КФ ГКУ «Дирекция финансирования научных и образовательных программ безопасности дорожного движения Республики Татарстан	время суток
6.	Проведение массовых мероприятий с детьми (конкурсы, фестивали отрядов юных инспекторов движения «Безопасное колесо», профильные смены активистов отрядов ЮИД; чемпионаты юношеских автошкол по автомногоборью, конкурсы среди общеобразовательных учреждений по профилактике ДДТТ и обучению безопасному участию в дорожном движении	Всего В том числе: 2014 год 2015 год 2016 год 2017–2020 годы	2,734 0,267 0,323 0,357 1,787	2,734 0,267 0,323 0,357 1,787	– – – –	КФ ГКУ «Дирекция финансирования научных и образовательных программ безопасности дорожного движения Республики Татарстан МУ «Отдел образования Исполнительного Комитета Высокогорского муниципального района» Отдел ГИБДД	Повышение правового сознания участников дорожного движения, ответственности и культуры поведения на дороге

						Высокогорского ОВД МВД по РТ	
7.	Создание на базе общеобразовательных учреждений и ДОУ автоклассов и рекреаций для изучения ПДД	<p>Всего</p> <p>В том числе:</p> <p>2014 год</p> <p>2015 год</p> <p>2016 год</p> <p>2017–2020 годы</p>	<p>2,063</p> <p>-</p> <p>0,266</p> <p>0,297</p> <p>1,5</p>	<p>2,063</p> <p>-</p> <p>0,266</p> <p>0,297</p> <p>1,5</p>	<p>–</p> <p>–</p> <p>–</p> <p>–</p>	<p>КФ ГКУ «Дирекция финансирования научных и образовательных программ безопасности дорожного движения Республики Татарстан</p> <p>Отдел образования Исполнительного Комитета Высокогорского муниципального района</p>	
8.	Обеспечение общеобразовательных учреждений и ДОУ методическими пособиями и дидактическими играми	<p>Всего</p> <p>В том числе:</p> <p>2014 год</p> <p>2015 год</p> <p>2016 год</p> <p>2017–2020 годы</p>	<p>2,163</p> <p>0,1</p> <p>0,266</p> <p>0,297</p> <p>1,5</p>	<p>0,4</p> <p>0,1</p> <p>0,1</p> <p>0,1</p> <p>0,1</p>	<p>1,863</p> <p>0,1</p> <p>0,166</p> <p>0,197</p> <p>1,4</p>	<p>КФ ГКУ «Дирекция финансирования научных и образовательных программ безопасности дорожного движения Республики Татарстан</p> <p>Отдел образования Исполни-</p>	

						тельного Комитета Высокогорского муниципального района	
9.	<p>Развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на дорогах:</p> <ul style="list-style-type: none"> • организация и проведение в общеобразовательных учреждениях мероприятий по вопросам БДД; • развитие на базе общеобразовательных учреждений и учреждений дополнительного образования отрядов юных инспекторов движения; • развитие технических видов спорта на базе общеобразовательных учреждений и учреждений дополнительного образования; 	<p>Всего В том числе</p> <p>2014 год 2015 год 2016 год 2017–2020 годы</p>	<p>1,485</p> <p>0,107 0,153 0,297 0,928</p>	<p>1,485</p> <p>0,107 0,153 0,297 0,928</p>	<p>–</p> <p>–</p> <p>–</p> <p>–</p>	<p>КФ ГКУ «Дирекция финансирования научных и образовательных программ безопасности дорожного движения Республики Татарстан</p> <p>Отдел образования Исполнительного Комитета Высокогорского муниципального района</p>	

10.	Повышение квалификации преподавательского состава общеобразовательных школ и детских дошкольных учреждений	<p>Всего</p> <p>В том числе:</p> <p>2014 год</p> <p>2015 год</p> <p>2016 год</p> <p>2017–2020 гг.</p>	<p>2,276</p> <p>0,213</p> <p>0,266</p> <p>0,297</p> <p>1,5</p>
-----	--	---	--

—	2,276	Отдел образования Исполнительного Комитета Высокогорского муниципального района	предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма
—	0,213		
—	0,266		
—	0,297		
—	1,5		

Приложение 4
к целевой программе
«Повышение безопасности дорожного движения
в Высокогорском муниципальном районе Республики Татарстан» на 2014 год

Мероприятия, муниципальной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2014–2020 годах» направленные на повышение уровня технического состояния эксплуатирующихся транспортных средств, их активной и пассивной безопасности

(млн. рублей, с учетом прогноза цен на соответствующий год)

№ по ФЦП	Наименование мероприятия	Срок исполнения	Объем финансирования – всего	В том числе		Ответственные за исполнение	Ожидаемый результат
				за счет средств бюджета Республики Татарстан	за счет средств муниципального бюджета		
Прочие расходы							
	На муниципальном уровне не предусмотрено	–	–	–	–	–	–

Приложение 5
к целевой программе
«Повышение безопасности дорожного движения
в Высокогорском муниципальном районе Республики Татарстан» на 2014 год

Мероприятия муниципальной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2014 – 2020 годах», направленные на развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов, повышение безопасности дорожных условий

(млн. рублей, с учетом прогноза цен на соответствующий год)

№ по ФЦП	Наименование мероприятия	Срок исполнения	Объем финансирования – всего	В том числе		Ответственные за исполнение	Ожидаемый результат
				за счет средств бюджета Республики Татарстан	за счет средств муниципального бюджета		
Капитальные вложения							
1.	Реконструкция, строительство на участках улично-дорожной сети населенных пунктов пешеходных ограждений, в том числе в зоне пешеходных переходов	<p>Всего</p> <p>В том числе:</p> <p>2014 год</p> <p>2015 год</p> <p>2016 год</p> <p>2017–2020 годы</p>	<p>4,696</p> <p>-</p> <p>0,71</p> <p>0,486</p> <p>3,5</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p>	<p>4,696</p> <p>-</p> <p>0,71</p> <p>0,486</p> <p>3,5</p>	<p>Исполнительный Комитет Высокогорского муниципального района</p>	<p>Исключение возможности выезда транспортных средств на тротуары, падения с мостов и высоких насыпей, а также выхода пешеходов на проезжую часть дороги</p>

2.	Строительство искусственно-го освещения : -разъезд «Каменка» до ст. Высокая Гора; -по ул. Полковая в с. Высокая Гора	Всего В том числе: 2014 год 2014 год	2,100 1,350 0,750	- -	2,100 1,350 0,750	Исполнитель-ный Комитет Высокогор-ского муници-пального рай-она	Исключение возмож-ности выезда транс-портных средств на тротуары, падения с мостов и высоких насыпей, а также вы-хода пешеходов на проезжую часть доро-ги

Приложение 6
к целевой программе
«Повышение безопасности дорожного движения
в Высокогорском муниципальном районе Республики Татарстан» на 2014–2020 годы

Мероприятия, муниципальной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2014–2020 годах», направленные на развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях

(млн. рублей, с учетом прогноза цен на соответствующий год)

№ по ФЦП	Наименование мероприятия	Срок исполнения	Общий объем финансирования	Финансирование		Ответственные за исполнение	Ожидаемый результат
				за счет средств бюджета Республики Татарстан	за счет средств муниципального бюджета		
Капитальные вложения							
	На муниципальном уровне не предусмотрены						
Прочие нужды							
1.	Оснащение медицинских организаций автомобилями скорой медицинской помощи класса «С» для оказания скорой медицинской помощи пациентам, пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях	Всего: В том числе: 2014 год 2015 год 2016 год 2017–2020 годы	1,1 – – – 1,1	- - - -	1,1 - - 1,1	Отдел здравоохранения Исполнительного комитета Пестречинского муниципального района	Сокращение времени прибытия бригад скорой специализированной медицинской помощи на место дорожно-транспортного происшествия

Приложение 8
к целевой программе
«Повышение безопасности дорожного движения
в Высокогорском муниципальном районе Республики Татарстан» на 2014 год

Объемы финансирования муниципальной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2014–2020 годах» за счет средств республиканского бюджета, бюджета Высокогорского муниципального района Республики Татарстан и иных источников по направлениям расходования средств

(млн. рублей с учетом прогноза цен на соответствующий год)

	Направления финансирования	2014 – 2020 годы – все	Средства республиканского бюджета			Средства муниципального бюджета		
			все	капитальные вложения	прочие нужды	все	капитальные вложения	прочие нужды
1.	Развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения	4,729	–	–	–	4,729	–	4,729
2.	Обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении	21,876	8,167	–	8,167	13,709	–	13,709
3.	Повышение уровня технического состояния эксплуатирующихся транспортных средств, их ак-	–	–	–	–	–	–	–

	тивной и пассивной безопасности							
4.	Развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов и повышение безопасности дорожных условий	6,796	–	–	–	6,796	6,796	–
5.	Развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях	1,1	–	–	–	1,1	–	1,1
6.	Совершенствование нормативно-правового, организационного и методического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения	–	–	–	–	–	–	–
	Всего:	34,501	8,167	–	8,167	26,334	6,796	19,538

Приложение 9
к целевой программе
«Повышение безопасности дорожного движения
в Высокогорском муниципальном районе Республики Татарстан» на 2014 год

**Объемы финансирования муниципальной целевой программы
«Повышение безопасности дорожного движения в 2014–2020 годах» за счет средств
республиканского бюджета, муниципального бюджета и иных источников по годам**

(млн. рублей в ценах соответствующих лет)

Источник финансирования	2014 –2020 годы – всего	В том числе						
		2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
Средства бюджета Республики Татарстан – всего: в том числе:	8.167	0,581	1,928	1,348	1,01	1,1	1,1	1,1
капитальные вложения	–	–	–	–	–	–	–	–
прочие нужды	8,167	0,581	1,928	1,348	1,01	1,1	1,1	1,1
Средства бюджета Высокогорского муниципального района Республики Татарстан – всего, в том числе:	26,334	3,603	3,194	2,980	4,668	3,963	3,963	3,963
капитальные вложения	6,796	2,130	0,710	0,581	0,750	0,875	0,875	0,875
прочие нужды	19,538	1,473	2,484	2,399	3,918	3,088	3,088	3,088
Средства внебюджетных источников – всего: в том числе:	–	–	–	–	–	–	–	–
капитальные вложения	–	–	–	–	–	–	–	–
прочие нужды	–	–	–	–	–	–	–	–
Всего:	34,501	4,184	5,122	4,328	5,678	5,063	5,063	5,063

ствия детей в дорожном движении									
Повышение уровня технического состояния эксплуатирующихся транспортных средств, их активной и пассивной безопасности	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов и повышение безопасности дорожных условий		2.130	-	0,710	-	0,581	-	0,750	-
Развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Совершенствование нормативно-правового, организационного и методического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ОВД «Высокогорский» МВД по РТ Всего: В том числе:	1,038	-	0,1	-	0,266	-	0,297	-	0,375
Развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении	1,038	-	0,1	-	0,266	-	0,297	-	0,375

нии									
Повышение уровня технического состояния эксплуатирующихся транспортных средств, их активной и пассивной безопасности	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов и повышение безопасности дорожных условий	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Совершенствование нормативно-правового, организационного и методического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Отдел образования Исполнительного Комитета Высокогорского муниципального района – всего В том числе:	4,905	—	0,96	—	1,140	—	1,251	—	1,554
Развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении	4,905	—	0,96	—	1,140	—	1,251	—	1,554

нии									
Повышение уровня технического состояния эксплуатирующихся транспортных средств, их активной и пассивной безопасности	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов и повышение безопасности дорожных условий	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Совершенствование нормативно-правового, организационного и методического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Всего:	5,943	-	1,06	-	1,406	-	1,548	-	1,554

Приложение 10 (2)
к целевой программе
«Повышение безопасности дорожного движения
в Высокогорском муниципальном районе Республики Татарстан» на 2014–2020 годы

**Распределение
объемов, финансирования муниципальной целевой программы
«Повышение безопасности дорожного движения в 2014–2020 годах»
за счет средств муниципального бюджета между государственными заказчиками**

(млн. рублей в ценах соответствующих лет)

Государственные заказчики Программы	2018– 2020 годы – всего	2018 год		2019 год		2020 год	
		капиталь- ные вло- жения	прочие нужды	капиталь- ные вло- жения	прочие нужды	капиталь- ные вло- жения	прочие нужды
Исполнительный Коми- тет Высокогорского му- ниципального района – всего: в том числе по направле- ниям:	11,889	0,875	3,088	0,875	3,088	0,875	3,088
Развитие системы преду- преждения опасного пове- дения участников дорожно-							

го движения							
Обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении							
Повышение уровня технического состояния эксплуатирующихся транспортных средств, их активной и пассивной безопасности	—	—	—	—	—	—	—
Развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов и повышение безопасности дорожных условий	2,625	0,875	—	0,875	—	0,875	—
Развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях	—	—	—	—	—	—	—
Совершенствование нормативно-правового, организационного и методического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения	—	—	—	—	—	—	—
МО МВД РТ «Высокогорский» (отделение ГИБДД)	1,125	—	0,375	—	0,375	—	0,375

Развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения	-	-	-	-	-	-	-
Обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении	1,125	-	0,375	-	0,375	-	0,375
Повышение уровня технического состояния эксплуатирующихся транспортных средств, их активной и пассивной безопасности	-	-	-	-	-	-	-
Развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов и повышение безопасности дорожных условий	-	-	-	-	-	-	-
Развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях	-	-	-	-	-	-	-
Совершенствование нормативно-правового, организационного и методического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения	-	-	-	-	-	-	-

Отдел образования Исполнительного Комитета Высокогорского муниципального района – всего В том числе:	4,62	–	1,554	–	1,554	–	1,554
Развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения	–	–	–	–	–	–	–
Обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении	4,62	–	1,554	–	1,554	–	1,554
Повышение уровня технического состояния эксплуатирующихся транспортных средств, их активной и пассивной безопасности	–	–	–	–	–	–	–
Развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов и повышение безопасности дорожных условий	–	–	–	–	–	–	–
Развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях	–	–	–	–	–	–	–
Совершенствование нормативно-правового, организа-	–	–	–	–	–	–	–

ционного и методического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения							
ГАУЗ «Высокогорская ЦРБ» – всего. В том числе:	1,1	–	–	–	–	–	1,1
Развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения	–	–	–	–	–	–	–
Обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении	–	–	–	–	–	–	–
Повышение уровня технического состояния эксплуатирующихся транспортных средств, их активной и пассивной безопасности	–	–	–	–	–	–	–
Развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов и повышение безопасности дорожных условий	–	–	–	–	–	–	–
Развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных	1,1	–	–	–	–	–	1,1

происшествиях							
Совершенствование нормативно-правового, организационного и методического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения	—	—	—	—	—	—	—
Всего:	11,889	0,875	3,088	0,875	3,088	0,875	3,088

Приложение 11
к целевой программе
«Повышение безопасности дорожного движения
в Высокогорском муниципальном районе Республики Татар-
стан» на 2014–2020 годы»

**Методика детализации укрупненных инвестиционных
проектов, реализуемых в рамках федеральной целевой
программы «Повышение безопасности дорожного движения
в 2014–2020 годах»**

1. Общие положения

1. Настоящая методика разработана для определения общих и специальных требований к порядку детализации укрупненных инвестиционных проектов федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2014–2020 годах» (далее соответственно – Программа, проекты) и предназначена для обоснования выбора и порядка создания конкретных объектов капитального строительства в составе федеральной адресной инвестиционной программы в целях создания дорожно-транспортной инфраструктуры в соответствии с нормативными требованиями в части безопасности дорожного движения (далее – инфраструктура).

2. В системе планирования мероприятий Программы основными элементами являются направления, содержащие основные укрупненные инвестиционные мероприятия. В случае, если по одному из направлений реализации Программы предлагаемые к детализации конкретные проекты не достигают по своим показателям эффективности значений, обеспечивающих гарантированное достижение результата, соответствующие средства (часть средств) по решению государственного заказчика, согласованному с Министерством экономического развития Российской Федерации и Министерством финансов Российской Федерации в установленном порядке, могут быть направлены на реализацию эффективных проектов по другим направлениям программы. В этом случае производится независимая оценка выполнения условий реализации Программы и достижения, утвержденных в ней показателей, по результатам которой Министерство экономического развития Российской

Федерации подготавливает положительное или отрицательное заключение.

3. При детализации проектов в отношении государственных инвестиций, субсидий субъектам Российской Федерации, субсидий государственным бюджетным учреждениям применяемые механизмы оценки уровня достижения программных результатов могут учитывать конкретную специфику объектов направления финансирования по согласованию с государственным заказчиком – координатором Программы.

II. Принципы, критерии и размерности оценок эффективности в процессе детализации проектов

4. Для выделения в составе проектов конкретных строек и объектов, строительство которых осуществляется с использованием средств федерального бюджета, применяются общие требования и конкретные качественные и количественные критерии по каждому из направлений реализации Программы.

5. Детализация проектов в составе конкретных направлений осуществляется на основании

следующих базовых критериев:

а) наличие четко сформулированной цели развития инфраструктуры, достигаемой решением

задач, реализуемых на конкретном объекте в рамках направления Программы;

б) соответствие цели развития инфраструктуры приоритетам и целям, определенным в прогнозах и программах социально-экономического развития регионов Российской Федерации и их локальных территорий, отраслевых доктринах, концепциях и стратегиях развития на среднесрочный и долгосрочный периоды;

в) достижение максимальной эффективности использования средств федерального бюджета при строительстве объектов государственной и муниципальной собственности с учетом достижения максимального вклада в обеспечение положительной динамики основных показателей (индикаторов) безопасности дорожного движения для конкретной территории.

6. Базовые критерии оцениваются через сумму показателей, рассчитываемых на основе параметров оцениваемых систем, имеющих качественную или количественную оценку, выражающуюся

в процентах, баллах, стоимостных и иных измеряемых характеристиках. Результаты количественных и качественных оценочных операций с параметрами объектов приводятся к процентной оценке конкретных показателей настоящей методики.

7. Использование в настоящей методике процентных показателей обуславливается тем, что они применимы как при количественной, так и при качественной оценке, что позволяет в процедуре расчета итоговой оценки применять суммирование без потери физического (содержательного) смысла получаемого результата и без нарушения принципа соблюдения размерности. Высокая наглядность процентных показателей обеспечивает повышение объективности качественных оценок особенно в тех случаях, когда точный количественный подсчет невозможен, но технически доступна приблизительная (округленная) количественная экспертная оценка, что облегчает процесс выработки консенсуса в экспертной среде. Свойствами процентных показателей являются переход в них из количественных оценок посредством приведения последних к заданному целевому параметру и взаимный переход процентных показателей в балльные оценки. При этом может несколько возрастать уровень приблизительности (округленности) оценки, но не утрачивается ее смысловое наполнение.

8. Использование процентных показателей позволяет сохранять понятность (наглядность) промежуточных результатов по всей цепочке расчетов и легкое восприятие итоговых результатов руководящими работниками, принимающими на их основании управленческие решения.

III. Методика оценки эффективности в процессе детализации проектов

9. В настоящей методике приводятся общие алгоритмы, использование которых в конкретных расчетах эффективности не создаст затруднения в связи с простотой и наглядностью процедур.

10. В целях проведения оценки базового критерия – наличия четко сформулированной цели развития инфраструктуры, достигаемой решением задач, реализуемых на конкретном объекте в рамках направления Программы, – необходимо сформулировать цель развития объекта инфраструктуры, а также перечень решаемых задач, которые должны соотноситься с целями и задачами, указанными

ми в концепции Программы, а также с целевыми индикаторами Программы. Оценка базового критерия содержит следующие показатели (в процентах):

а) уровень соответствия заявленных целей и задач проекта целям и задачам Программы;

б) количество от общего количества индикаторов и показателей Программы, которые планируется улучшить в ходе реализации проекта.

11. Оценка базового критерия – соответствие цели развития инфраструктуры приоритетам и целям, определенным в прогнозах и программах социально-экономического развития регионов Российской Федерации и их локальных территорий, отраслевых доктринах, концепциях и стратегиях развития на среднесрочный и долгосрочный периоды, - производится на основе анализа соответствия заявленных в проекте целей и задач региональным и локальным концепциям, доктринам и стратегиям в части обеспечения безопасности дорожного движения. Оценка содержит следующие показатели (в процентах):

а) уровень соответствия заявленных целей и задач проекта целям и задачам региональных и

локальных концепций, доктрин и стратегий;

б) количество индикаторов и показателей региональных концепций, доктрин и стратегий, которые планируется улучшить в ходе реализации проекта.

12. Оценка базового критерия – достижения максимальной эффективности использования средств федерального бюджета при строительстве объектов государственной и муниципальной собственности - осуществляется на инвариантной основе с учетом различных сочетаний посредством оценивания вклада планируемых мероприятий в обеспечение положительной динамики основных показателей (индикаторов) безопасности дорожного движения для конкретной территории. Оценка учитывает снижение следующих прогнозных показателей Программы (в процентах):

а) число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях;

б) число детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях;

в) социальный риск (число погибших на 100 тыс. человек населения);

г) транспортный риск (число погибших на 10 тыс. транспортных средств).

13. Расчет интегральной оценки по 3 оценкам базовых критериев, указанных в пунктах 10–12 настоящей методики, осуществляется посредством суммирования оценок по всем включаемым в них частным показателям с последующим делением полученного результата на количество суммируемых частных процентных показателей.

14. Обоснование финансирования строек и объектов за счет средств федерального бюджета на очередной финансовый год при детализации проектов с использованием количественных критериев осуществляется на основе соотношения доли (процентов) сметной стоимости планируемых мероприятий по развитию инфраструктуры в общем объеме финансирования Программы и ожидаемого вклада (в процентах) в достижение целевых показателей Программы в целом и по годам ее реализации.

15. Комплексная оценка мероприятий по развитию инфраструктуры, планируемых к реализации в составе проектов, по каждому проекту определяется по формуле:

$$Пк = \frac{Пка + Пко}{2}$$

где: $Пка$ – интегральная оценка;

$Пко$ – соотношение доли (процентов) сметной стоимости планируемых мероприятий по развитию инфраструктуры в общем объеме финансирования Программы и ожидаемого вклада (в процентах) в достижение целевых показателей Программы в целом и по годам ее реализации.

16. Рассчитанные по описанной методике оценки представляют собой прогнозные показатели, рассчитываемые исходя из параметров детализируемых проектов с целью их оценки с позиций прогнозируемой эффективности. Такая процедура необходима для целей программно-целевого планирования на этапе детализации. После реализации отдельных мероприятий Программы и накопления опыта эксплуатации созданных объектов их эффективность должна быть дополнительно оценена с привлечением основных це-

левых показателей реализации Программы. Эти показатели не являются расчетными и характеризуют эффективность реализации Программы по направлениям.

IV. Учет фактора приоритета реализации программ повышения безопасности дорожного движения регионального и муниципального уровня при детализации проекта

17. Отдаленность, инфраструктурная оснащенность и природная специфика территорий могут предопределять низкую интегральную оценку эффективности детализации проекта за счет:

а) высокой затратности планируемых мер в связи с объективно существующими дополнительными факторами удорожания проекта;

б) нецелесообразности применения прогрессивных технических решений в силу неспособности оборудования новых образцов эффективно функционировать в жестких климатических условиях;

в) отсутствия инженерной среды, способной обеспечивать поддержание рабочего состояния сложных технических систем.

18. В случаях, указанных в пункте 17 настоящей методики, при использовании приведенного выше типового алгоритма оценки эффективности в процессе детализации проектов необходимо учитывать специфику территорий и объектов по двум дополнительным параметрам:

а) наличие объективных значительных рисков гибели людей и ценного оборудования;

б) наличие особой стратегической ценности транспортной магистрали.

При наличии каждого из перечисленных условий применяется коэффициент приоритетности, равный 2.

V. Порядок прохождения оценки эффективности использования средств федерального бюджета, направляемых на капитальные вложения

19. Объекты капитального строительства проходят интегральную оценку и проверку на предмет эффективности использования средств федерального бюджета, направляемых на капитальные вложения, в сроки и порядке, которые установлены Правилами, утвержденными постановлением Правительства Российской Феде-

рации от 12 августа 2008 г. № 590 «О порядке проведения проверки инвестиционных проектов на предмет эффективности использования средств федерального бюджета, направляемых на капитальные вложения».

20. Очередность строительства зданий и сооружений планируется с учетом достижения целевых индикаторов и показателей Программы, а также приоритетов, установленных Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 г. № 1662-р.

21. Детализированные перечни строек и объектов оформляются государственными заказчиками Программы в виде организационно-финансовых планов на очередной год и направляются в установленном порядке государственному заказчику – координатору Программы для согласования и дальнейшего представления в Министерство экономического развития Российской Федерации.

Приложение 12
к федеральной целевой программе
«Повышение безопасности дорожного
движения в 2013–2020 годах»

**Методика оценки эффективности федеральной целевой
программы «Повышение безопасности дорожного движения
в 2013–2020 годах»**

I. Общие положения

1. Настоящая методика предназначена для комплексной оценки эффективности федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» (далее – Программа).

2. Эффективность реализации Программы заключается в сохранении жизней участникам дорожного движения и предотвращении социально-экономического и демографического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий. Эффективность Программы определяется путем интегральной оценки эффективности отдельных мероприятий Программы, при этом их результативность оценивается исходя из соответствия достигнутых результатов поставленной цели значениям целевых индикаторов и показателей Программы.

3. Интегральным показателем оценки эффективности мероприятий Программы в настоящей методике является величина экономического эффекта от проведения мероприятий Программы, определяемая как разность величины предотвращенного ущерба и суммарных затрат федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации на реализацию Программы.

II. Исходные данные для оценки эффективности Программы

4. В настоящей методике для оценки эффективности Программы необходимы следующие исходные данные:

а) суммарный предотвращенный ущерб в результате реализации Программы;

б) разность между фактическим значением целевого показателя и значением показателя при развитии инерционного сценария (в условиях отсутствия программно-целевого метода);

в) суммарные и консолидированные затраты федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации.

III. Оценка общей величины предотвращенного ущерба

5. Численные значения спрогнозированного целевого показателя, распределенного по годам, и значения показателя при развитии инерционного сценария Программы (в условиях отсутствия программно-целевого метода) приведены в приложении 13 к Программе.

6. Общая величина суммарного предотвращенного ущерба в результате реализации Программы в 2013–2020 годах определяется по формуле:

$$P_y = \sum_{i=1}^8 P_{oi}$$

где:

P_{oi} – величина суммарного предотвращенного ущерба в i -м году в текущих ценах.

7. Величина суммарного предотвращенного ущерба в i -м году в текущих ценах определяется по формуле:

$$P_{oi} = (P_b \times K_{n1}) \times K_{di}$$

где:

P_b – расчетная величина недополученного дохода консолидированного бюджета Российской Федерации за счет гибели 1 человека в результате дорожно-транспортных происшествий (рублей);

K_{n1} – разность между фактическим значением целевого показателя и значением показателя при развитии инерционного сценария (в условиях отсутствия программно-целевого метода) (человек);

K_{di} – индекс-дефлятор i -го года по отношению к базовому году, определяемый на основе прогнозных значений.

IV. Оценка эффективности затрат средств федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации на реализацию мероприятий Программы

8. Расчет эффективности затрат средств федерального бюджета и бюджетов субъектов

Российской Федерации на реализацию мероприятий Программы рассчитывается по формуле:

$$\mathcal{E} = \frac{P_y - Z}{Z} \times 100\%,$$

где:

P_y – суммарный предотвращенный ущерб в результате реализации мероприятий Программы в 2013–2020 годах;

Z – суммарные и консолидированные затраты федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации в рамках Программы в 2013–2020 годах.

V. Оценка влияния реализации Программы на увеличение консолидированного бюджета Российской Федерации

9. Эффективное освоение средств за счет средств федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации на реализацию Программы приведет к предотвращению социально-экономического и демографического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий, наносимого консолидированному бюджету Российской Федерации.

По прогнозируемым данным, в структуре расходной части консолидированного бюджета Российской Федерации за 2013–2020 годы совокупные затраты на реализацию Программы в размере 32,614 млрд. рублей составят 0,011 процента.

При этом такие затраты приведут к предотвращению ущерба в виде недополученного дохода консолидированного бюджета Российской Федерации на 224,47 млрд. рублей, что составляет 0,07 процента.

Таким образом, согласно расчетам возврат инвестиций, вложенных в сферу обеспечения безопасности дорожного движения в рамках реализации Программы в 2013–2020 годах, составит 588,25 процента, что характеризует Программу как высокоэффективный государственный проект по решению важнейших социально-экономических и демографических задач Российской Федерации.

Приложение 13
к целевой программе «Повышение безопасности дорожного
движения в Высокогорском муниципальном районе
Республики Татарстан в 2014–2020 годах»

**Расчет
социально-экономической эффективности муниципальной целевой программы
«Повышение безопасности дорожного движения в 2014–2020 годах»**

№	Показатели	Годы								Итого
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020		
1.	Число лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (программный показатель), человек	30	30	29	27	25	24	23	188	
2.	Число лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (инерционный сценарий – развитие ситуации в условиях отсутствия программно-целевого метода)	32	33	34	34	35	36	37	241	
3.	Снижение числа погибших по сравнению с	2	4	4	6	7	9	10	44	

	инерционным сценарием									
4.	Снижение социально-экономического ущерба от реализации мероприятий в ценах 2010 года, млн. рублей	11,46	22,91	22,91	34,37	40,1	51,55	57,28	252,03	
5.	Расходы на реализацию Программы, млн. рублей	2,61	3,49	3,82	5,04	5,04	5,04	5,04	31,73	
6.	Индекс инфляции	1,288	1,35	1,417	1,485	1,556	1,625	1,693		
7.	Расходы с учетом инфляции млн. рублей	2,03	2,59	2,7	3,39	3,24	3,1	2,98	21,37	
8.	Социально-экономический эффект	9,43	20,33	20,22	30,97	36,86	48,45	54,3	230,66	
9.	Коэффициент дисконтирования	1,11	1,11	1,11	1,11	1,11	1,11	1,11	1,11	
10.	Приведенный социально-экономический эффект, млн. рублей	8,5	18,31	18,21	27,9	33,2	43,65	48,92	207,8	

Приложение 14
к целевой программе
«Повышение безопасности дорожного движения в Высокогорском муниципальном районе
Республики Татарстан в 2014–2020 годах»

**Расчет бюджетной эффективности муниципальной целевой программы
«Повышение безопасности дорожного движения в 2014–2020 годах»**

№	Показатели	Годы							Итого
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
1.	Число лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (программный показатель), человек	30	30	29	27	25	24	23	188
2.	Число лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (инерционный сценарий – развитие ситуации в условиях отсутствия программно-целевого метода)	32	33	34	34	35	36	37	241
3.	Снижение числа лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях (по сравнению с инерционным сценарием), человек	2	4	4	6	7	9	10	44
4.	Снижение социально-экономического ущерба, млн. руб.	11,46	22,91	22,91	34,37	40,1	51,55	57,28	252,03
5.	Вклад в доходы муниципального бюджета, млн. рублей	3,6	7,21	7,21	10,81	12,62	16,22	18,02	79,31
6.	Расходы на реализацию Программы из муниципального бюджета, млн. рублей	1,73	2,59	2,92	4,14	3,94	3,94	3,94	24,17
7.	Индекс инфляции	1,288	1,35	1,417	1,485	1,556	1,625	1,693	
8.	Расходы на реализацию Программы из муниципального бюджета с учетом инфляции, млн. рублей	1,34	1,92	2,06	2,79	2,53	2,42	2,33	16,19
9.	Бюджетный эффект, млн. рублей	2,26	5,29	5,15	8,03	10,08	13,8	15,7	63,12
10.	Коэффициент дисконтирования	1,11	1,11	1,11	1,11	1,11	1,11	1,11	1,11
11.	Приведенный бюджетный эффект, млн. рублей	2,04	4,77	4,64	7,23	9,09	12,43	14,14	56,86

Приложение 15
к целевой программе
«Повышение безопасности дорожного движения
в Высокогорском муниципальном районе Республике
Татарстан» на 2014 год

**Методика
оценки социально-экономической
и бюджетной эффективности Программы**

1. Настоящая Методика определяет основания и алгоритм расчета социально-экономической и бюджетной эффективности Программы.

2. Методика содержит описание корректного (непротиворечивого и отражающего правила рационального экономического поведения хозяйствующих субъектов) принципа расчета эффективности Программы.

3. Методика предназначена для предприятий и организаций всех форм собственности, участвующих в разработке, экспертизе и реализации Программы.

4. Методика может быть принята в качестве основы для создания нормативных методических документов по разработке и оценке эффективности отдельных направлений и мероприятий Программы, учитывающих их специфику.

5. В основу настоящей Методики заложены расчет дисконтированного потока стоимости и определение чистого дисконтированного потока стоимости, изложенные в Методических рекомендациях по оценке эффективности инвестиционных проектов, утвержденных Министерством экономики Российской Федерации, Министерством финансов Российской Федерации, Государственным комитетом Российской Федерации по строительной, архитектурной и жилищной политике 21 июня 1999 г. №ВК-477.

6. Поток стоимости определяется как увеличение валового внутреннего продукта в текущем и будущих периодах в результате реализации мероприятий Программы.

7. Чистый поток стоимости определяется как поток стоимости за вычетом издержек, необходимых для его обеспечения.

8. Чистый дисконтированный поток стоимости является чистым потоком стоимости, приведенным (через коэффициент дисконтирования) к базовому периоду.

9. При определении результатов мероприятий Программы необходимо учитывать:

прямой финансовый вклад в валовой внутренний продукт;

репродуктивный и культурный вклад в валовой внутренний продукт;

вклад в формирование доходов бюджета Республики Татарстан.

10. Предполагается, что:

прямой финансовый вклад в валовой внутренний продукт определяется как прямое увеличение значения валового внутреннего продукта в результате реализации мероприятий Программы;

репродуктивный и культурный вклад реализуется в будущих периодах и обеспечивает соответствующий прирост валового внутреннего продукта в будущем. Соответственно, их влияние можно оценить как составляющую прогнозных темпов роста валового внутреннего продукта;

текущий финансовый, репродуктивный и культурный вклад в валовой внутренний продукт генерирует соответствующий вклад в формирование бюджета в соответствии с текущей долей бюджета данного уровня в валовом внутреннем продукте.

11. Социально-экономический эффект от реализации Программы определяется как чистый дисконтированный поток стоимости (вклада в валовой внутренний продукт) с учетом прямого финансового, репродуктивного и культурного вклада.

12. При расчете социально-экономического эффекта оценивается общий вклад в формирование валового внутреннего продукта без разбивки по субъектам получения выгод и издержек.

13. Предполагается, что:

результат реализации Программы измерим, то есть имеет определенный показатель или набор показателей, измеримых в количественном выражении;

количественное значение результатов Программы имеет однозначное влияние на формирование вклада в валовой внутренний продукт.

14. Коэффициент дисконтирования следует выбирать исходя из наилучшего из альтернативных способов использования общественных средств.

15. Для расчета социально-экономического эффекта применяется следующее выражение:

$$NPV = \sum_{t=0}^T \frac{LN_t - C_t}{(1+j)^t} \cdot \frac{1}{k},$$

где:

NPV – чистый дисконтированный поток стоимости (эффект от реализации Программы);

t – срок реализации Программы, в годах;

N_t – количественное значение результата Программы;

L – норматив величины ущерба;

C_t – расходы на реализацию мероприятий Программы, с учетом прогноза цен на соответствующие годы;

j – прогнозные темпы инфляции на срок реализации Программы, выраженные в долях единицы;

k – постоянная величина коэффициента дисконтирования, выраженная в долях единицы.

Данное выражение представляет собой текущий вклад в формирование чистого потока стоимости, сформированного в результате реализации Программы.

16. Бюджетный эффект от реализации Программы определяется как чистый дисконтированный поток вклада в формирование бюджета в результате реализации Программы.

17. При расчете бюджетного эффекта оценивается вклад мероприятий Программы в формирование доходов бюджета с учетом понесенных затрат.

18. Вклад мероприятий Программы в формирование доходов бюджета определяется как доля бюджета в валовом внутреннем продукте.

19. Коэффициент дисконтирования при расчете бюджетного эффекта принимается равным коэффициенту дисконтирования при расчете социально-экономического эффекта.

20. Для расчета показателя бюджетной эффективности применяется следующее выражение:

$$NPV_b = \sum_{t=1}^T \frac{LN_T * t - (C_{bT} \div (1+j)^T)}{k},$$

где:

NPV_b – чистый дисконтированный поток вклада в формирование бюджета (бюджетный эффект от реализации Программы);

t – срок реализации Программы, в годах;

N – количественное значение результата Программы;

L – норматив величины ущерба;

t – расчетная доля бюджета в валовом внутреннем продукте в базовом периоде (2010 год);

C_{bT} – бюджетные затраты на реализацию мероприятий Программы, с учетом прогноза цен на соответствующие годы;

j – прогнозные темпы инфляции на срок реализации Программы, выраженные в долях единицы;

k – постоянная величина коэффициента дисконтирования, выраженная в долях единицы.

Данное выражение представляет собой текущий вклад в формирование чистого потока вклада в бюджет, сформированный в результате реализации Программы.