



Утверждена

от 29.12.2016 г. № 105

А.В. Валуц

Программа

комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Субботинский сельсовет» Солнцевского района Курской области на 2016-2034 годы

Раздел 1. Паспорт

программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Субботинского сельсовета Солнцевского района Курской области на 2016-2034 годы

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Субботинского сельсовета Солнцевского района Курской области на 2016-2034 годы (далее - Программа)
Основание для разработки Программы	Федеральный закон от 29 декабря 2014 г. N 456-ФЗ "О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации" Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 г. № 1440 "Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов" Генеральный план муниципального образования «Субботинский сельсовет» Солнцевского района Курской области, утвержден Решением Собрания депутатов Субботинского сельсовета Солнцевского района Курской области от 24.01.2013 года №03/2
Заказчик Программы	Администрация Субботинского сельсовета Солнцевского района Курской области
Разработчик Программы	Администрация Субботинского сельсовета Солнцевского района Курской области
Цель Программы	- обеспечение развития транспортной инфраструктуры, для закрепления населения, повышения уровня его жизни
Задачи Программы	а) повысить безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности),

	<p>на территории поселения, городского округа;</p> <p>б) повысить доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения или нормативами градостроительного проектирования городского округа;</p> <p>в) повысить эффективность развития транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории поселений и городских округов (далее - транспортный спрос);</p> <p>г) эффективное развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в поселениях, городских округах;</p> <p>д) создание условия для управления транспортным спросом;</p> <p>е) создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;</p> <p>ж) создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;</p> <p>з) создание условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;</p> <p>и) повышение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры.</p>
<p>Важнейшие целевые показатели Программы</p>	<ul style="list-style-type: none"> - повышение безопасности, качества и эффективности использования населением объектов транспортной инфраструктуры; - обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры; - сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры;

	- повышение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры.
Сроки и этапы реализации Программы	2016-2034 годы
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	<ul style="list-style-type: none"> - устройство остановочных, посадочных площадок, автопавильонов на автобусных остановках; - замена поврежденных и установка новых дорожных ограждений, замена поврежденных и установка недостающих дорожных знаков; - реконструкция мостовых сооружений, расположенных на территории муниципального образования; - асфальтирование порядка 34 км улиц с грунтовым и/или щебеночным покрытием; - оборудование 38 км улиц уличным освещением; - замена поврежденных и установка новых дорожных ограждений, замена поврежденных и установка недостающих дорожных знаков;
Объемы и источники финансирования Программы	<p>Общий объем финансирования Программы составит 63,44 млн. рублей, в т.ч.:</p> <ul style="list-style-type: none"> 2016 год – 0,2 млн. рублей; 2017 год – 0,5 млн. рублей; 2018 год – 43 млн. рублей; 2019 год – 0,5 млн. рублей; 2020 год – 0,7 млн. рублей; 2021 – 2034 годы – 18,54 млн. рублей; <p>Источник финансирования - средства бюджетов всех уровней, инвестиции.</p>

Раздел 2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

2.1. Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации

Муниципальное образование «Субботинский сельсовет» образовано в 1956 году. На севере он граничит с Староролещинским сельсоветом, на востоке с Мантуровским районом, на юге с Зуевским сельсоветом, на западе с Зуевским сельсоветом.

Площадь Субботинского сельсовета равна 95,24 км², что составляет 9,05 % площади Солнцевского района. Численность населения сельсовета на 01.01.2016г. составила 1439 человек, средняя плотность населения – 15 чел./кв.м

В состав Субботинского сельсовета входят 4 населенных пункта. Административным центром муниципального образования является село Субботино с численностью населения 534 человек.

2.2. Социально-экономическая характеристика

В состав муниципального образования входят 4 населенных пункта: село Субботино и Орлянка, деревни Сеймица и Самсоновка.

Административным центром сельсовета является село Субботино.

Таблица 1

Сведения о населении муниципального образования (по населенным пунктам)

№	Населенный пункт	Удаленность от центра МО, км	Число дворов	Общая численность, чел.
1	с.Субботино	13	199	534
2	с.Орлянка	22	257	664
3	д. Самсоновка	17	37	75
4	д.Сеймица	18	69	166
Итого:			562	1439

В 2010 году в соответствии с законом Курской области «О преобразовании некоторых муниципальных образований и внесении изменений в отдельные законодательные акты Курской области «Субботинский сельсовет» был преобразован путем объединения граничащих между собой муниципальных образований: муниципальное образование

«Орлянский сельсовет» Солнцевского района Курской области, в муниципальное образование «Субботинский сельсовет» Солнцевского района Курской области

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

Внешние транспортные связи Субботинского сельсовета осуществляются автомобильным и железнодорожным транспортом, обеспечивающим связь поселения с соседними населенными пунктами, с районным и областным административными центрами, общей транспортной сетью страны.

В сельсовете имеется развитая сеть межмуниципальных и местных автомобильных дорог, которая связывает между собой населенные пункты сельсовета и обеспечивает связь с районным центром. Общая протяженность межмуниципальных дорог сельсовета составляет 3,4 км.

Таблица 2 - Перечень автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, проходящих по территории Субботинского сельсовета

п/п	Наименование дороги	Категория	Покрытие	Протяженность – по территории сельсовета, км	Протяженность всего, км
Автомобильные дороги межмуниципального значения					
1	с.Субботино, ул.Молодёжная	IV	а/бетон	0,6	0,6
2	с.Орлянка, ул.Молодежная	IV	а/бетон	1,0	1,0
3	с.Орлянка, ул.Набережная	IV	а/бетон	0,8	0,8
4	с.Орлянка, ул.Центральная	IV	а/бетон	1,0	1,0
	Итого дорог межмуниципального значения				3,4

Протяженность муниципальных дорог местного значения составляет 14,4 км, в т.ч. с твердым покрытием 3,4 км.

Ближайшие железнодорожные о.п. Солнцево находятся на территории муниципального района «Солнцевский район» Курской области.

2.4. Характеристика сети дорог поселения

Улично-дорожная сеть муниципального образования представляет собой часть территории, ограниченной красными линиями и предназначенной для движения транспортных средств и пешеходов, прокладки инженерных коммуникаций, размещения зеленых насаждений и шумозащитных устройств, установки технических средств информации и организации движения.

Категории улиц и дорог приняты в соответствии с классификацией, приведенной в нижеследующей таблице.

Таблица 3 – Параметры улиц и дорог сельсовета

№ п/п	Категория сельских улиц и дорог	Основное назначение	Расчетная скорость движения, км/ч	Ширина полосы движения, м	Число полос движения	Ширина пешеходной части тротуара, м
1	Поселковая дорога	Связь муниципального образования с внешними дорогами общей сети	60	3,5	2	-
2	Главная улица	Связь жилых территорий с общественным центром	40	3,5	2	-
3	Улицы в жилой застройке:					
3.1	основная	Связь внутри жилых территорий и с главной улицей по направлениям с интенсивным движением	40	3	2	-
3.2	второстепенная (переулок)	Связь между основными жилыми улицами	30	2,75	2	-
3.3	проезд	Связь жилых домов, расположенных в глубине квартала, с улицей	20	2,75-3,0	1	-
4	Хозяйственный проезд, скотопрогон	Прогон личного скота и проезд грузового транспорта к приусадебным участкам	30	4,5	1	-

Общая протяженность уличной сети населенных пунктов муниципального образования равна 36,4 км, в том числе с асфальтным покрытием 3,4 км.

Главная улица выделена в селе Субботино, селе Орлянка и деревня Сеймица, общая протяженность главных улиц составляет 21 км. Остальные улицы в населенных пунктах Субботинского сельсовета классифицируются

как «улицы в жилой застройке». Общая протяженность улиц в жилой застройке составила 26,4 км.

Уличным освещением оборудовано 0,5 км улиц.

Основной проблемой улично-дорожной сети Субботинского сельсовета является наличие не асфальтированных и не освещенных улиц.

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

На территории муниципального образования индивидуальный автотранспорт представлен личным транспортом населения.

Парковок (парковочных мест) на территории поселения не имеется и строительство не планируется.

Весь автопарк принадлежит гражданам на праве личной собственности и хозяйствующим субъектам – это ООО «Конек Горбунок», КФХ «Болотов А.В.», КФХ «Аболмасов А.В.», СХА (к-з) «Победа», ООО «Каравай».

Во время сезонных полевых работ движения автотранспорта увеличивается за счет проезда сельскохозяйственной деятельности на 10%.

В праздничные и выходные дни за счет притока иногороднего транспорта движения легкового автотранспорта увеличивается на 10%.

2.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока

Транспорт - важнейшая составная часть инфраструктуры поселения, удовлетворяющая потребности всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения. Устойчивое и эффективное функционирование транспорта является необходимым условием для полного удовлетворения потребностей населения в перевозках и успешной работы всех предприятий поселения.

Автомобильным транспортом осуществляются как пассажирские, так и грузоперевозки.

По Субботинскому сельсовету проходят два пассажирских автобусных маршрута «Курск - Солнцево» автобус курсирует шесть дней в неделю (14.30 мин.) и «Солнцево – Орлянка» два дня в неделю (7-30 мин.).

В самих населенных пунктах Субботинского сельсовета пассажирские перевозки не осуществляются.

Индивидуальный автотранспорт представлен личным транспортом населения. Личный транспорт содержится в гаражах, находящихся на территории приусадебных участков. Транспорт юридических лиц хранится на территории предприятий владельцев автотранспорта.

Проектные предложения:

Генеральным планом предусматривается сохранение и дальнейшее развитие сложившейся структуры улично-дорожной сети населенных пунктов муниципального образования «Субботинский сельсовет».

Улично-дорожную сеть следует проектировать в виде непрерывной системы с учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного и пешеходного движения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки.

На первую очередь строительства генеральным планом предусматриваются:

- асфальтирование 10 км улиц с грунтовым и/или щебеночным покрытием;
- оборудование 10 км улиц уличным освещением.

Генеральным планом на расчетный срок строительства предусмотрены следующие мероприятия:

- асфальтирование порядка 14 км улиц с грунтовым и/или щебеночным покрытием;
- оборудование 14 км улиц уличным освещением;
- замена поврежденных и установка новых дорожных ограждений, замена поврежденных и установка недостающих дорожных знаков.

2.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Специально отведенных пешеходных дорожек на территории муниципального образования не имеется.

Для безопасного перехода граждан через проезжую часть на территории муниципального образования предусмотрены переходы, оборудованные специальными знаками.

Специально отведенных велосипедных дорожек нет. Движение велосипедного транспорта производится по проезжей части.

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

Грузовые транспортные средства принадлежат как физическим лицам, так и юридическим. Основная часть перевозимых грузов сельскохозяйственного назначения перевозится привлеченным транспортом.

Коммунальные службы сельского поселения своих транспортных средств не имеют, при использовании спецтехники для содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения заключаются Муниципальные контракты. Для прохождения технического обслуживания автотранспорта собственной производственно-технической базы, оборудования и персонала в Поселении нет.

2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения;

Обстановка с аварийностью на территории Субботинского сельсовета остается сложной. Общее количество ДТП на территории администрации - 3. Число погибших в аварии людей -1. Число получивших ранения – 0.

ДТП с недостатками в транспортно-эксплуатационном состоянии улиц, дорог, а также расположенных на них инженерных сооружений и технических средств организации дорожного движения, не зарегистрированы.

2.10 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения;

Поступление в атмосферу загрязняющих веществ в поселении обусловлено возросшим за последние годы количеством автотранспорта.

По результатам исследований атмосферного воздуха в Субботинском сельсовете, превышений гигиенических нормативов ГН 2.1.6.1338-03 «Предельно допустимые концентрации (ПДК) загрязняющих веществ в атмосферном воздухе населенных мест» не обнаружено.

2.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения;

На первую очередь существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры сельсовета предлагается:

нанесение дорожной разметки, устройство остановочных, посадочных площадок, автопавильонов на автобусных остановках;

замена поврежденных и установка недостающих дорожных знаков, установка дорожных знаков индивидуального проектирования;

реконструкция мостовых сооружений, строительство автосъездов в щебне, расположенных на территории муниципального образования;

Реализация вышеуказанных мероприятий и принципов развития транспортной системы позволит обеспечить выполнение основных требований по приведению дорог в нормативное состояние. Приведение дорог в нормативное состояние имеет важное социально-экономическое и хозяйственное значение: возрастут скорость и безопасность движения автотранспорта, сократятся пробег. Все это даст возможность снизить себестоимость перевозок грузов и пассажиров, обеспечить своевременное оказание медицинской помощи и проведение противопожарных мероприятий.

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

Для функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Субботинский сельсовет» Солнцевского района Курской области имеется следующая нормативная правовая база.

Генеральный план муниципального образования «Субботинский сельсовет» Солнцевского района Курской области, утвержден Решением Собрании депутатов Субботинского сельсовета Солнцевского района Курской области № 03/2 от 24.01.2013 г.;

Правила землепользования и застройки территории Субботинского сельсовета Солнцевского района Курской области утверждены Решением Собрании депутатов Субботинского сельсовета Солнцевского района Курской области №16/07 от 19.04.2016 года.

Для качественного функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Субботинский сельсовет» Солнцевского района Курской области необходимо постоянно актуализировать и дополнять нормативно правовую базу.

2.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.

Уровень финансирования муниципального образования достаточно низкий. Денежных средств за последние 5 лет на финансирование

транспортной инфраструктуры в бюджете муниципального образования «Субботинский сельсовет» предусматривалось.

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

3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения

За период с 1989 по 2012 года динамика численности населения сельсовета была отрицательной. Общая убыль населения складывалась из естественной убыли (превышения числа умерших над числом родившихся) и миграционного сальдо. Всего за исследуемый период население сократилось на 280 человека или 16,5%. Среднегодовая убыль населения составила 12 чел./год.

Анализ численности населения сельсовета по возрастному признаку показывает, что за анализируемый период в возрастной структуре населения происходил рост группы населения старше трудоспособного возраста, т.е. шел процесс «старения населения». Этот процесс обусловлен следующими факторами: 1) снижение рождаемости и миграция репродуктивной части населения из сельсовета в районный и областные центры.

На сегодняшний день структура населения Субботинского сельсовета по возрастному признаку выглядит следующим образом: доля населения моложе трудоспособного возраста составляет 20,26%; доля населения в трудоспособном возрасте составляет 40,56%; доля населения старше трудоспособного возраста составляет 39,18%.

В сравнении с возрастной структурой населения Солнцевского района и Курской области в структуре населения Субботинского сельсовета по возрастному признаку наметились положительные тенденции, связанные с ростом доли населения моложе трудоспособного возраста. Так доля населения моложе трудоспособного возраста превышает аналогичный показатель по району на 4,41%, по области на 4,46%. В случае продолжения данной тенденции можно будет говорить о стабилизации численности населения на ближайшую перспективу.

Доля населения старше трудоспособного возраста и доля населения в трудоспособном возрасте находятся в пределах статистических отклонений от районных и областных показателей.

Прогноз численности населения

Анализ современной ситуации выявил основные направления демографических процессов в Субботинском сельсовете:

- снижение численности населения за счет естественного прироста;
- высокая доля населения старше трудового возраста;
- тенденция к незначительному «омоложению населения», рост доли населения ниже трудоспособного возраста.

Выявленные тенденции в демографическом движении численности населения Субботинского сельсовета позволяют сделать прогноз изменения численности на перспективу.

Оценка перспективного изменения численности населения в достаточно широком временном диапазоне (до 2034г.) требует построения двух вариантов прогноза - «инерционного» и «инновационного». Они необходимы в условиях поливариантности дальнейшего социально-экономического развития территории. Расчетная численность населения и половозрастной состав населения были определены на две даты: 2019 год (первая очередь генерального плана) и 2034 год (расчетный срок).

«Инерционный» сценарий прогноза предполагает сохранение сложившихся условий смертности, рождаемости и миграции.

«Инновационный» сценарий основан на росте численности населения за счет повышения уровня рождаемости, снижения смертности, миграционного притока населения.

Ориентировочный прогноз численности населения выполнен на основании анализа сложившейся социально-экономической и демографической ситуации, а также с учетом основных тенденций перспективного расчета численности населения Российской Федерации до 2032 года.

Численность населения рассчитывается согласно существующей методике по формуле:

$$N_o = N_c (1 + (P+M)/100)^T,$$

где:

N_o – ожидаемая численность населения на расчетный год;

N_c – существующая численность населения;

P – среднегодовой естественный прирост;

M – среднегодовая миграция

T – число лет расчетного срока.

Оценка перспективного изменения численности населения в достаточно широком временном диапазоне (до 2034 г.) требует построения

двух вариантов прогноза (условно «инерционный» и «инновационный»). Они необходимы в условиях поливариантности дальнейшего социально-экономического развития территории.

Расчетная численность населения и половозрастной состав населения были определены на две даты: 2016 год (первая очередь генерального плана) и 2034 год (расчетный срок).

«Инерционный» сценарий прогноза предполагает сохранение сложившихся условий смертности, рождаемости и миграции.

«Инновационный» сценарий основан на росте числа жителей сельсовета за счет повышения уровня рождаемости, снижения смертности, оттока миграционного притока населения.

Данные для расчета ожидаемой численности населения и результаты этого расчета представлены в таблице.

Таблица 2 – Данные для расчета ожидаемой численности населения и результаты этого расчета (инерционный сценарий развития)

№ п/п	Показатели	Значение
1	Численность населения на момент проектирования, чел	1439
2	Среднегодовой естественный прирост населения, %	-0,5
3	Среднегодовая миграция, %	-0,5
4	Срок первой очереди, лет	5
5	Расчетный срок, лет	20
6	Ожидаемая численность населения в 2017 году, чел	1437
7	Ожидаемая численность населения в 2032 году, чел.	1426

Инерционный сценарий прогноза показывает, что в соответствии с современными тенденциями численность населения сельсовета продолжит снижаться. За следующие 5 лет снижение численности населения сельсовета составит 4,9%, а число жителей снизится до 1437 человек. К 2034 году снижение численности населения сельсовета к уровню 2014 составит года 18,2%, а численность сельсовета снизится до 1426 человек.

Таблица 3 – Данные для расчета ожидаемой численности населения и результаты этого расчета (инновационный сценарий развития)

№ п/п	Показатели	Значение
1	Численность населения на момент проектирования, чел	1439
2	Среднегодовой естественный прирост населения, %	0,2
3	Среднегодовая миграция, %	0,2
4	Срок первой очереди, лет	5
5	Расчетный срок, лет	20
6	Ожидаемая численность населения в 2017 году, чел	1441
7	Ожидаемая численность населения в 2032 году, чел.	1541

Расчет численности населения по инновационному сценарию развития выполнен с ориентацией на стабилизацию в ближайшие годы социально-экономической ситуации в стране (и соответственно в регионе) и постепенный выход из кризисного состояния. Соответственно прогнозируется повышение среднегодового естественного прироста населения до 0,2% и среднегодового миграционного притока до 0,2%.

В итоге численность населения Субботинского сельсовета при инновационном сценарии перестанет снижаться, и даже незначительно вырастет. Так прогнозируемая численность населения Субботинского сельсовета к 2019 году составит 1441 человека, а к 2034 году численности населения может вырасти до 1541 человек.

Для дальнейших расчетов в генеральном плане численность населения принимается по инновационному сценарию.

Для развития инновационного сценария развития территории необходимо принятие мер по разработке действенных механизмов регулирования процесса воспроизводства населения в новых условиях.

Если меры по демографической политике относятся в первую очередь к компетенции федеральных и региональных органов, то миграционная политика напрямую зависит и от районных и местных властей. Для Субботинского сельсовета важнейшим мероприятием является удержание трудоспособного и молодого населения на своей территории, а для этого необходимо: создание новых оплачиваемых рабочих мест, а также привлечение мигрантов, иначе реализация инновационного сценария будет не возможна.

Перспективы демографического развития будут определяться:

- улучшением жилищных условий;
- обеспечения занятости населения;
- улучшением инженерно-транспортной инфраструктуры;
- совершенствованием социальной и культурно-бытовой инфраструктуры;
- созданием более комфортной и экологически чистой среды;
- созданием механизма социальной защищенности населения и поддержки молодых семей, стимулированием рождаемости и снижением уровня смертности населения, особенно детской и лиц в трудоспособном возрасте.

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

На период 2016-2031 годов прогнозируется уменьшение числа жителей, но увеличение уровня автомобилизации населения и притока автомобильного транспорта в весенне-летний период неизбежно приведет к росту подвижности населения на личном транспорте и увеличению интенсивности движения на дорогах, поэтому в перспективе необходимо сохранять и увеличивать приоритет в перевозках пассажиров видами транспорта, для чего необходимо обновлять парк подвижного состава, использовать экипажи различной вместимости, сокращать наполняемость экипажей, обеспечивать удобные подходы к остановкам общественного транспорта.

3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

На расчетный срок внешние связи поселения будут обеспечиваться, как и в настоящее время, автомобильным транспортом.

Базовыми принципами развития транспортной системы должны стать:

Повышение доступности социальных услуг путем оптимизации системы автодорог и улучшения транспортного сообщения.

Стимулирование экономического развития за счет улучшения транспортного положения и инфраструктурной обеспеченности отдельных территорий.

Повышение мобильности населения как фактора экономического развития.

Основные принципы развития транспортного комплекса на территории муниципального образования включают в себя три основные составляющие: улучшение качества существующих автодорог, строительство новых автодорог и тротуаров.

3.4. Прогноз развития дорожной сети поселения

Основные принципы развития транспортного комплекса на территории муниципального образования включают в себя три основные составляющие: улучшение качества существующих автодорог, строительство новых автодорог и тротуаров.

3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

На сегодняшний день уровень автомобилизации населения достаточно высок. Учитывая рост притока автомобильного транспорта в весенне-летний период, общее число автомобилей также увеличится.

3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Увеличение дорожно-транспортных происшествий связано с увеличением парка автотранспортных средств на территории муниципального образования, неисполнением участниками дорожного движения правил дорожного движения, неуклонным ростом автомобилизации, ростом количества дорожно-транспортных происшествий с участием водителей со стажем управления транспортным средством менее 3-х лет.

Сокращение количества человек, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение уровня тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий в целом по сельсовету неразрывно связано с эффективностью от реализации муниципальных программ.

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

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

Учитывая рост общего числа автомобилей также увеличиться и вследствие чего прогнозируется негативное воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.

Раздел 4. Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры

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

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

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

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

5. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

	Наименование мероприятия	Описание проекта	Реконструкция, проектирование или строительство	Затраты на реализацию проекта (млн. руб.)	Срок реализации проекта	Предполагаемый источник финансирования
1	Уличное освещение	Уличное освещение	Строительство	0,2	2017	Местный бюджет
2	Строительство автосъездов в щебне	Строительство автосъездов в щебне	Строительство	2	2018	Инвестиции всех уровней
3	Установка недостающих дорожных знаков	Установка недостающих дорожных знаков	Покупка и установка	0,7	2019-2020	Инвестиции всех уровней
4	Нанесение дорожных разметок	Нанесение дорожной разметки	Приобретение материалов, разметка	0,54	2021	Инвестиции всех уровней
5	Замена поврежденных и установка новых дорожных ограждений	Замена поврежденных и установка новых дорожных ограждений	Реконструкция	0,5	2022-2024	Инвестиции всех уровней
6	Асфальтирование дороги	Асфальтирование дороги, протяженностью 0,4 км	Проектирование	0,5	2025-2027	Инвестиции всех уровней Спонсорская помощь
7	Асфальтирование дороги	Асфальтирование дороги, протяженностью 1 км	Проектирование	3	2028-2030	Инвестиции всех уровней Спонсорская помощь
8	Асфальтирование дороги	Асфальтирование дороги, протяженностью 2 км	Выполнение работ	4	2032-2034	Инвестиции всех уровней Спонсорская помощь

Раздел 6. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

Финансирование Программы намечается осуществлять за счет консолидации средств федерального, регионального, муниципального бюджета и внебюджетных источников.

Внебюджетные источники - средства муниципальных предприятий и учреждений, заемные средства, средства организаций различных форм собственности, плата за пользование услугами.

В качестве потенциальных источников финансирования программы являются средства федерального и регионального бюджетов, в том числе выделенные для реализации федеральных и региональных программ, средства инвесторов. Объемы ассигнований, выделяемых из вышеперечисленных источников, ежегодно уточняются с учетом их возможностей и достигнутых соглашений.

Общий объем финансирования по Программе составляет всего 11,44 – млн.руб.

Финансово-экономическое обоснование программы на 2016 - 2034 годы будет производиться ежегодно, по мере уточнения утверждения инвестиционных программ и объемов финансирования.

Раздел 7. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

1. Оценка эффективности реализации Программы (далее – Оценка) осуществляется заказчиком Программы ежегодно в течение всего срока ее реализации и по окончании ее реализации.

2. Источником информации для проведения оценки эффективности являются отчеты исполнителей мероприятий Программы о достигнутых результатах, использовании финансовых средств за отчетный период.

3. Оценка осуществляется по следующим критериям:

3.1. Достижение запланированных значений целевых показателей.

Степень достижения запланированных результатов по каждому целевому показателю за отчетный период (I_i) проводится путем сопоставления фактически достигнутого значения целевого показателя за отчетный период ($I_{\text{факт}}$) с его плановым значением ($I_{\text{план}}$) по следующей формуле:

$$I_i = \frac{I_{\text{факт}}}{I_{\text{план}}},$$

где:

I_i – степень достижения планового значения целевого показателя за отчетный период;

$I_{\text{факт}}$ – значение показателя, фактически достигнутое на конец отчетного периода;

$I_{\text{план}}$ – плановое значение целевого показателя в отчетном периоде.

i – порядковый номер целевого показателя.

Если значение I_i превышает 1, а также в случае, если желаемой тенденцией является снижение показателя и полученное значение меньше 1, для расчета среднего значения достижения запланированных целевых показателей данное отношение принимается равным 1.

Среднее значение достижения запланированных значений целевых показателей Программы (I) рассчитывается по формуле:

$$I = \frac{\sum I_i}{N},$$

где:

I – среднее значение достижения запланированных значений целевых показателей Программы за отчетный период;

$\sum I_i$ – сумма оценок достижения плановых значений показателей за отчетный период;

N – количество целевых показателей Программы, подлежащих выполнению в отчетном периоде.

3.2. Соответствие объемов фактического финансирования запланированным объемам.

Степень соответствия объемов фактического финансирования запланированным объемам за отчетный период (Φ) проводится путем сопоставления фактического объема финансирования за счет всех источников финансирования за отчетный период ($\Phi_{\text{факт}}$) к запланированному объему ($\Phi_{\text{план}}$) по следующей формуле:

$$\Phi = \frac{\Phi_{\text{факт}}}{\Phi_{\text{план}}},$$

где:

Φ – степень уровня финансирования мероприятий Программы за отчетный период;

$\Phi_{\text{факт}}$ – фактический объем финансирования мероприятий Программы за отчетный период;

$\Phi_{\text{план}}$ – объем финансирования мероприятий, предусмотренный Программой на отчетный период.

3.3. Выполнение запланированных мероприятий.

Степень выполнения каждого запланированного мероприятия Программы за отчетный период (M_j) определяется путем сопоставления фактически полученного результата от реализации мероприятия ($M_{\text{факт}}$) к его запланированному значению ($M_{\text{план}}$) по следующей формуле:

$$M_j = \frac{M_{\text{факт}}}{M_{\text{план}}},$$

где:

M_j – показатель степени выполнения мероприятия Программы за отчетный период;

$M_{\text{факт}}$ – фактически полученный результат по мероприятию за отчетный период;

$M_{\text{план}}$ – предусмотренный Программой ожидаемый результат по мероприятию за отчетный период;

j – порядковый номер мероприятия Программы.

Расчет среднего показателя степени выполнения запланированных мероприятий за отчетный период (М) определяется как отношение суммы оценок степени выполнения запланированных мероприятий к их количеству.

$$M = \frac{\sum M_j}{K}$$

где:

М – среднее значение степени выполнения запланированных мероприятий Программы за отчетный период;

$\sum M_j$ – сумма оценок степени выполнения запланированных мероприятий Программы за отчетный период;

К – количество мероприятий Программы, подлежащих выполнению в отчетном периоде.

4. При проведении Оценки определяется показатель эффективности использования финансовых средств (Э), как отношение среднего показателя степени выполнения запланированных мероприятий (М) к степени уровня финансирования (Ф).

$$\mathcal{E} = \frac{M}{\Phi}$$

где:

Э – эффективность использования финансовых средств Программы за отчетный период;

М – среднее значение степени выполнения запланированных мероприятий Программы за отчетный период;

Ф – степень уровня финансирования мероприятий Программы в отчетном периоде.

5. Показатель эффективности реализации Программы определяется как произведение среднего значения достижения запланированных значений целевых показателей (И) и показателя эффективности использования финансовых средств Программы (Э) по следующей формуле:

$$P = I \times \mathcal{E}$$

где:

П – показатель эффективности реализации Программы за отчетный период;

И – среднее значение достижения запланированных значений целевых показателей Программы за отчетный период;

Э – эффективность использования финансовых средств Программы в отчетном периоде.

6. Вывод об эффективности реализации Программы формируется на основании значений П.

Реализация Программы признается:

с высоким уровнем эффективности, если значение П больше либо равно 0,9;

со средним уровнем эффективности, если значение П меньше 0,9, но больше либо равно 0,7.

В остальных случаях реализация Программы признается с низким уровнем эффективности.

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

Для качественного функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Субботинского сельсовета Солнцевского района Курской области необходимо постоянно актуализировать и дополнять нормативно-правовую базу.