**АДМИНИСТРАЦИЯ**

**ОЗЕРСКОГО СЕЛЬСОВЕТА**

**ЩИГРОВСКОГО РАЙОНА КУРСКОЙ  ОБЛАСТИ**

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

**от 28  марта 2017 года   №21**

**Об утверждении программы комплексного развития**

**транспортной инфраструктуры**

**образования «Озерский сельсовет»**

**Щигровского района  Курской области**

**на 2017-2035 годы**

   В соответствии с пунктом 4.1 статьи 6 Градостроительного кодекса Российской Федерации,  Постановлением  Правительства РФ от 1 октября 2015 г. N 1050 "Об утверждении требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов"  Администрация  Озерского сельсовета Щигровского района Курской области постановляет:

 1. Утвердить прилагаемую Программу комплексного  развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Озерский сельсовет» Щигровского района  Курской области на 2017-2035 годы

2.Контроль за исполнением настоящего постановления оставляю за собой.

3. Решение вступает в силу с момента его обнародования.

          Глава Озерского сельсовета                                  Ю. А. Бартенев

Утверждена

Постановлением администрации

Озерского сельсовета Щигровского района

Курской области

от 28 марта 2017 года №21

**Программа**

**комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Озерский сельсовет»**

**Щигровского района Курской области**

**на 2017-2035 годы**

Раздел 1. Паспорт

программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Озерского сельсовета Щигровского района Курской области на 2017-2035 годы

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Озерского сельсовета Щигровского района Курской области на 2016-2035 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 «Озерский сельсовет» Щигровского района Курской области, утвержден Решением Собрания депутатов Озерского сельсовета Щигровского района Курской области № 105 от 25.01.2013г. |
| Заказчик Программы | Администрация Озерского сельсовета Щигровского района Курской области |
| Разработчик Программы | Администрация Озерского сельсовета Щигровского 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), на территории поселения, городского округа;  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;  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);  г) эффективное  развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в поселениях, городских округах;  д) создание условия для управления транспортным спросом;  е) создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;  ж) создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;  з) создание условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;  и) повышение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры. |
| Важнейшие целевые показатели Программы | - 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 | 2017-2035 годы |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов социальной инфраструктуры | асфальтирование улиц с грунтовым покрытием п. Плодовый, замена поврежденных и установка недостающих дорожных знаков,  приведение в нормативное состояние сельских автомобильных дорог для принятия их в сеть дорог общего пользования;  восстановление изношенных верхних слоев дорожных покрытий с обеспечением требуемой ровности и шероховатости на всех асфальтированных улицах населенных пунктах. |
| Объемы и источники финансирования Программы | Общий объем финансирования Программы составит 20,1 млн. рублей, в т.ч.:  2017 год – 5000 рублей;  2018 год – 5000 рублей;  2019 год – 5000 рублей;  2020 год – 5000 рублей;  2021 год – 5000 рублей;  2022 – 2035 годы – 23000 рублей;  Источник финансирования - средства бюджетов всех уровней, инвестиции. |

**Раздел 2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры**

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

Муниципальное образование «Озерский сельсовет» наделен статусом сельского поселения Законом Курской области от 21.10.2004 года №48-ЗКО «О муниципальных образования Курской области». Площадь территории сельсовета равна 64.35 кв. км. Численность населения на 01.01.2016г. составила 454 человека, что составляет 4% от общего населения игровского района. Территории сельсовета располагается в южной части муниципального района

Административным центром Озерского сельсовета является поселок Плодовый. В состав сельсовета вместе с административным центром 6 населенных пунктов. Ближайшая железнодорожная станция пассажирского сообщения – город Щигры, которая находится на расстоянии 15 км.

Территория и границы Озерского сельсовета определены Уставом муниципального образования «Озерский сельсовет» Щигровского района Курской области.

**2.2. Социально-экономическая характеристика**

МО «Озерский сельсовет» граничит с МО «Пригородненский сельсовет», МО «Крутовский сельсовет», МО «Мелехинский сельсовет», МО «Защитенский сельсовет», МО Барковский сельсовет Тимского районом.

Административное устройство муниципального образования. Границы муниципального образования

В состав муниципального образования входят: п. Плодовый, п. Суходол, д Интернациональная, д Озерки, д. Матвеевка, д. Колодезки. Общая численность населения составляет 454 человека, число дворов 197.

Таблица - Сведения о населении муниципального образования (по населенным пунктам)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование населенного  пункта | Удаленность, км | Общая численность, домовладений | Общая численность, чел. |
|  | От районного центра |
| 1 | П. Плодовый | 15 | 79 | 240 |
| 2 | Д. Интернациональная | 19 | 22 | 61 |
| 3 | Д. Матвеевка | 21 | 31 | 64 |
| 4 | Д. Колодезки | 18 | 21 | 47 |
| 5 | Д. Озерки | 16 | 11 | 18 |
| 6 | П. Суходол | 13 | 9 | 24 |
| Итого: | |  | 173 | 454 |

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

Внешние транспортные связи Озерского сельсовета осуществляются автомобильным транспортом, обеспечивающим сообщение муниципального образования с соседними населенными пунктами, с областным и районным административными центрами, общей транспортной сетью РФ.

**3.2. Транспортная инфраструктура.**

Транспортная структура сельсовета представлена автомобильными дорогами межмуниципального значения и сетью дорог местного значения поселения в пределах границ населенных пунктов , образующих улично-дорожную сеть населенных пунктов .

В соответствии с перечнем автомобильных дорог ( постановление Администрации Курской области от 28.07 2006 г. № 76 « Об утверждении перечня автомобильных дорог общего пользования регионального значения Курской области » (в редакции постановления Администрации Курской области от 07.10.2010 г. № 455-па ) по территории сельсовета проходят следующие автомобильные дороги межмуниципального значения :

- участок дороги Щигры – Защитное ( 38 ОП МЗ 38Н – 736 ) , протяженностью 7,9 км. ;

- дорога « Щигры – Защитное » - Озерки – Матвеевка ( 38 ОП МЗ 38Н – 737 ) , протяженностью 7,4 км.

Кроме того на территории сельсовета находятся автомобильные дороги общего пользования с твердым покрытием :

- местного значения поселения - « Щигры – Защитное » – Озерки – Матвеевка » -Плодовый » ( 38 250 838 ОП МП– 001 ) , протяженностью 0,35 км ;

- местного значения поселения - « Щигры – Защитное » – Озерки – Матвеевка » - Интернациональная » ( 38 250 838 ОП МП – 002 ) , протяженностью 0,9 км ;

**Характеристика автодорог общего пользования межмуниципального значения**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Наименование автомобильной дороги | Дороги , км. | | | | | | |
| Протяж.  всего | в том числе по типам покрытий | | | | | |
| а/б | ч/щ | грунт | категория | | |
| III | IV | V |
| 1. | Щигры - Защитное | 25,116 | 11,734 | 0,34 | 13,042 |  | 12,074 |  |
| 2. | « Щигры - Защитное » –  Озерки - Матвеевка | 7,4 | 7,4 |  |  |  | 7,4 |  |

Существующая застройка населенных пунктов примыкает в основном к пойменной части водных объектов ( за исключением пос. Плодовый ) и имеет линейную структуру .

Улично-дорожная сеть представлена преимущественно с выделением основной главной транспортно-пешеходной связи к которой примыкают второстепенные улицы и проезды. В поселке Плодовый улично-дорожная сеть близка к регулярной квартальной застройке .

Общая протяженность дорог , улиц , проездов составляет - 31,3 км. , в том числе поселковых дорог – 15,3 км. , улиц , проездов в населенных пунктах – 16,0 км.

Транспортное сообщение между населенными пунктами и административным районом организовано ОАО «Щигры Автотранс».

Многие улицы населенных пунктов не имеют твердого покрытия.

В основные населенные пункты организованы автобусные маршруты по дорогам межмуниципального значения , но интенсивность автобусного движения недостаточна. Автобусные остановки не везде оборудованы павильонами.

Водный транспорт отсутствует.

**2.4.  Характеристика сети дорог поселения**

Улично-дорожная сеть Озерского сельсовета 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.

Главной улицей административного центра сельсовета – поселка Плодовый - является улица протяженностью 1, км, являющаяся продолжением автоподъезда к населенному пункту. Прочие улицы определены как улицы в жилой застройке.

Таблица - Характеристика улиц населенных пунктов муниципального образования «Озерский сельсовет»

| № п/п | Наименование населенного пункта | Протяженность улиц, км | Тип покрытия | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Д. Интернациональная | 4 | асфальт, грунт | |
| 2 | Д Матвеевка | 4 | Грунт, асфальт | |
| 3 | Д Колодезки | 4 | Грунт, асфальт | |
| 4 | д.Озерки | 1,5 | Грунт | |
| 5 | П. Суходол | 2 | Грунт | |
| 6 | П. Плодовый | 2 | Грунт, асфальт | |
| Итого | | 16,5 | | Грунт  асфальт |

Общая протяженность улиц населенных пунктов муниципального образования равна 16,5 км. Основная часть улиц не имеет твердого покрытия (асфальтированные улицы есть только п. Плодовый, д.Интернациональная, д Колодезки, д. Матвеевка, п. Суходол Имеющиеся твердое покрытие требуют реконструкции.

Таким образом, в сельсовете существует проблема низкого уровня благоустройства улично-дорожной сети.

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

На территории муниципального образования используется единиц автотранспорта, из них

- 53 единиц легковой автотранспорт ;

- 21 единиц грузовой автотранспорт;

- 5 единиц трактора.

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

Весь автопарк принадлежит гражданам на праве личной собственности и хозяйствующим субъектам –АО «Щигровская МТС»

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**

Автомобильным транспортом осуществляются как пассажирские, так и грузоперевозки.

По Озерскому сельсовету проходит пассажирский автобусный маршрут «Щигры- Матвеевка». Автобусы курсируют 3 дня в неделю.

В самих населенных пунктах Озерского 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

На расчетный срок внешние связи сельсовета 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 муниципального образования «Озерский сельсовет» включают в себя три основные составляющие: улучшение качества существующих автодорог, строительство новых автодорог и изменение маршрутов автобусного сообщения.

На первую очередь (до 2020 г.) строительства 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, расположенных на территории муниципального образования.

Реализация вышеуказанных мероприятий и принципов развития транспортной системы позволит обеспечить выполнение основных требований Федерального закона от 06.10.2003 г. №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» о приведении дорог в нормативное состояние и передаче их на обслуживание органам местного самоуправления муниципального образования. Приведение дорог в нормативное состояние имеет важное социально-экономическое и хозяйственное значение: возрастут скорость и безопасность движения автотранспорта, сократятся пробеги. Все это даст возможность снизить себестоимость перевозок грузов и пассажиров, обеспечить своевременное оказание медицинской помощи и проведение противопожарных мероприятий.

**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 имеется один пешеходный переход в поселке Плодовый перед остановкой, который оборудован дорожным знаком.

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 транспортные средств не имеют, при использовании спецтехники для содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения заключаются Муниципальные контракты. Для прохождения техническое обслуживание автотранспорта собственной производственно-технической базы, оборудования и персонала в Поселении нет.

**2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения;**

Обстановка с аварийностью на территории Озерского сельсовета удовлетворительная. Общее количество ДТП на территории поселения - 0. Число погибших в аварии людей -0. 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 Озерском 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 очередьсуществующих 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, 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 пробеги. 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 «Озерский сельсовет» Щигровского района Курской области имеется следующая нормативная правовая база.

Генеральный план муниципального образования «Озерский сельсовет» Щигровского района Курской области, утвержден Решением Собрания депутатов Озерского сельсовета Щигровского района Курской области № 28.1 от 28.03.2014г.;

Правила землепользования и застройки территории Озерского сельсовета Щигровского района Курской области утверждены Решением Собрания депутатов Озерского сельсовета № 52.1 от 01.12.2015г.

Для качественного функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Озерский сельсовет» Щигровского 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 «Озерский сельсовет» не 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 1989-2011 гг. демографическая динамика была отрицательной. Общая убыль населения складывалась из естественной убыли (превышения числа умерших над числом родившихся) и миграционного сальдо. Анализ современной ситуации выявил основные направления демографических процессов в Озерском сельсовете: падение численности населения за счет отрицательного сальдо естественного движения и миграционного оттока. Современные демографические характеристики позволяют сделать прогноз изменения численности на перспективу. Оценка перспективного изменения численности населения в достаточно широком временном диапазоне (до 2035 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 2035 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 оттока 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 2035 года.

Численность населения рассчитывается с учетом среднегодового общего прироста, сложившегося за последние годы в Озерском сельсовете, согласно существующей методике по формуле:

Но = Нс (1 + (Р+М)/100)Т,

где:

Но – ожидаемая численность населения на расчетный год;

Нс – существующая численность населения;

Р – среднегодовой естественный прирост;

М- среднегодовая миграция

Т – число лет расчетного срока.

Оценка перспективного изменения численности населения в достаточно широком временном диапазоне (до 2035 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 2035 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 - Расчет прогнозной численности населения муниципального образования

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Показатели** | | **Значение** | |
| **п/п** |  | **инерционный сценарий** | | **инновационный сценарий** |
| 1 | Численность населения на момент проектирования, чел | 454 | | 454 |
| 2 | Среднегодовой общий прирост населения, % | -2,1 | | -1,01 |
| 3 | Срок первой очереди, лет | 5 | | 5 |
| 4 | Расчетный срок, лет | 20 | | 20 |
| 5 | Ожидаемая численность населения в 2020 году, чел | 454 | | 500 |
| 6 | Ожидаемая численность населения в 2035 году, чел. |  | |  |

Для дальнейших расчетов в генеральном плане численность населения принимается по инновационному сценарию, согласно которому число жителей муниципального образования к 2035 году составит 810 человек, на 1 очередь (2020 г.) 500 человек.

Для решения проблем сложившегося демографического развития сельсовета необходимо принятие мер по разработке действенных механизмов регулирования процесса воспроизводства населения в новых условиях.

Перспективы демографического развития Озерского сельсовета будут определяться:

* возможностью привлечения и закрепления молодых кадров, созданием новых высокооплачиваемых рабочих мест;
* созданием механизма социальной защищенности населения и поддержки молодых семей, стимулированием рождаемости и снижением уровня смертности населения, особенно детской и лиц в трудоспособном возрасте;
* улучшением жилищных условий;
* совершенствованием социальной и культурно-бытовой инфраструктуры;
* созданием более комфортной и экологически чистой среды;
* улучшением инженерно-транспортной инфраструктуры.

В период с 2016 по 2020 годы в населенных пунктах муниципального образования прогнозируется снижение численности населения. В этот период планируется построить и ввести в эксплуатацию дополнительно 2000 кв. метров жилья. Застройка планируется в форме индивидуальных жилых домов.

В результате ввода нового жилья данный показатель в 2022 году составит 22 кв. м на 1 человека.

Естественная убыль жилфонда за период 2016-2022 годы прогнозируется в размере 1-2 % в год.

Планируемое развитие инфраструктуры социального назначения в течение 2016 – 2022 годов в поселениях муниципального образования

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

На период 2016-2035 годов прогнозируется уменьшение числа жителей, но увеличение уровня автомобилизации населения и притока автомобильного транспорта в весеннее 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 различно 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 весеннее- летний период, общее число автомобилей также увеличиться

* 1. **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

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

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № пп | **Наименование мероприятия** | **Реконструкция, проектирование или строительство** | **Затраты на реализацию проекта**  **(млн.руб)** | **Срок реализации проекта** | **Предполагаемый источник финансирования** |
| 1  1 | автомобильные  дороги | строительство | 3 | 2017 | Бюджет МО,  областной бюджет |
| 2 | Дорожные знаки | приобретение | 3 | 2016-2025г | Бюджет МО,  районный бюджет |
| 3 | Дорожные знаки | установка | 4 | 2016-2025г | Бюджет МО,  районный бюджет |
| 4 | Дорожные разметки | Приобретение материалов, разметка | 9 | 2016-2025г | Бюджет МО,  районный бюджет |
| 5 | Парковочные места | Обустройство, оборудование | 1,1 | 2017-2020г. | Бюджет МО,  районный бюджет |

**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 – 20,1 млн.руб.

Финансово-экономическое обоснование программы на 2016 - 2035 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 достижениязапланированных результатов по каждому целевому показателю за отчетный период (Иi)проводится путем сопоставления фактически достигнутого значения целевого показателя за отчетный период (Ифакт) с его плановым значением (Иплан) по следующей формуле:

Ифакт

Иi = ----------,

Иплан

где:

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

Ифакт – значение показателя, фактически достигнутое на конец отчетного периода;

Иплан – плановое значение целевого показателя в отчетном периоде.

i – порядковый номер целевого показателя.

Если значение Иi 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 (И) рассчитывается по формуле:

∑ Иi

И = ----------,

N

где:

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

∑ Иi – 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 (Ф) проводится путем сопоставления фактического объема финансирования за счет всех источников финансирования за отчетный период (Ффакт) к запланированному объему (Фплан) по следующей формуле:

Ффакт

Ф = -----------,

Фплан

где:

Ф – степень уровня финансирования мероприятий Программы за отчетный период;

Ффакт – фактический объем финансирования мероприятий Программы за отчетный период;

Фплан – объем финансирования мероприятий, предусмотренный Программой на отчетный период.

3.3. Выполнение запланированных мероприятий.

Степень выполнения каждого запланированного мероприятия Программы за отчетный период (Мj) определяется путем сопоставления фактически полученного результата от реализации мероприятия (Мфакт) к его запланированному значению (Мплан) по следующей формуле:

Мфакт

Мj = ------------,

Мплан

где:

Мj – показатель степени выполнения мероприятия Программы за отчетный период;

Мфакт – фактически полученный результат по мероприятию за отчетный период;

Мплан – 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.

∑ Мj

М = ------------

К

где:

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

∑ Мj – 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).

М

Э = --------

Ф

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:

П = И x Э

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 Озерский сельсовет Щигровского района Курской области необходимо постоянно актуализировать и дополнять нормативно-правовую базу.