**АДМИНИСТРАЦИЯ**

**УЛАНКОВСКОГО сельсовета**

**СУДЖАНСКОГО РАЙОНА**

**КУРСКОЙ ОБЛАСТИ**

**П О С Т А Н О В Л Е Н И Е**

**от 3 апреля 2017 года №15**

**Об утверждении программы комплексного**

**развития транспортной инфраструктуры**

**муниципального образования «Уланковский сельсовет»**

**Суджанского района Курской области**

**на 2017-2033 годы**

В соответствии с Федеральным законом от 29 декабря 2014 г. N 456-ФЗ "О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации" Постановления Правительства РФ от 25 декабря 2015 г. № 1440 “Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов Генеральным планом муниципального образования «Уланковский сельсовет» Суджанского района Курской области, утвержден Решением Собрания депутатов Уланковского сельсовета Суджанскогорайона Курской области № 1 от 09.01.2013г., Администрация Уланковского сельсовета Суджанскогорайона ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Уланковский сельсовет» Суджанского района Курской области на 2017-2033годы.

2. Постановление вступает в силу со дня его подписания.

Глава

Уланковского сельсовета В.И.Погуляев

Утверждена

Постановлением

Уланковского сельсовета

Суджанского района

от 03.04. 2017г № 15

**Программа**

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

**Суджанского района Курской области**

**на 2017-2033 годы**

Раздел 1. Паспорт

программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Уланковского сельсовета Суджанского района Курской области на 2017-2033 годы

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Уланковского сельсовета Суджанского района Курской области на 2017-2033 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 «Уланковский сельсовет» Суджанского района Курской области, утвержден Решением Собрания депутатов Уланковского сельсовета Суджанскогорайона Курской области № 1 от 09.01.2013г. |
| Заказчик Программы | Администрация Уланковского сельсовета Суджанскогорайона Курской области |
| Разработчик Программы | Администрация Уланковского сельсовета Суджанскогорайона 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 | 2017-2033 годы |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов социальной инфраструктуры | асфальтирование улиц с грунтовым покрытием, замена поврежденных и установка недостающих дорожных знаков,  реконструкция мостовых сооружений, расположенных на территории муниципального образования.  формирование улично-дорожной сети на территориях новой жилой застройки;  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 23 500 000 рублей, в т.ч.:  2017 год - 8 500 000 рублей;  2018 год – 0 рублей;  2019 год – 0 рублей;  2020 год – 0 рублей;  2021год- 0 рублей  2022 – 2033 годы – 15 000 000 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 «Уланковский сельсовет» расположено в юго-восточной части Суджанского района Курской области. Расстояние от административного центра сельсовета - с.Уланок до районного центра (г. Суджа) 12 км.

Территория и границы Суджанского сельсовета определены Уставом муниципального образования «Уланковский сельсовет» Суджанского района Курской области.

**2.2. Социально-экономическая характеристика**

Муниципальное образование «Уланковский сельсовет» расположено в юго-восточной части Суджанского района Курской области. Расстояние от административного центра сельсовета - с.Уланок до районного центра (г. Суджа) 12 км.

Муниципальное образование «Уланковский сельсовет» граничит с северо-восточной и восточной стороны с муниципальным образованием «Воробжанский сельсовет», с юга - с муниципальным образованием «Борковский сельсовет», с юго-западной стороны с муниципальным образованием «Плеховский сельсовет», с западной и северо-западной стороны с муниципальным образованием «Махновский сельсовет».

Территория Уланковского сельсовета равна 3370 га или 3,4% площади Суджанского района. Численность населения (с. Уланок) на 01.01.2017 г. составила 498 человек

Характеристика населенных пунктов сельсовета

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Наименование населенного пункта | Удаленность (км) | | Число  дворов | Общая  численность, чел. | в т.ч. трудо­способ­ного возраста | в т.ч. пенсионеров | Численность избирателей |
| от районного центра \* | От центра муниципального образования |
|  | С. Уланок | 12 км | - | 228 | 498 | 235 | 211 | 388 |
| Итого: | | | | 228 | 498 | 235 | 211 | 388 |

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

Территорию сельсовета пересекает автомобильная дорога регионального значения «Обоянь-Суджа». Село Уланок соединено автодорогой межмуниципального значения с административными центрами Борковского, Плеховского и Махновского сельсоветов.

Таблица 1 - Перечень автомобильных дорог я регионального и межмуниципального значения в границах Уланковского сельсовета

| **№ п/п[[1]](#footnote-2)** | **Идентификационный номер** | **Наименование автомобильных дорог** | **Категория** | **Покрытие** | **Значение автодороги** | **Протяженность – по территории поселения, км** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 515 | 38 ОП МЗ 38Н-515 | "Обоянь - Суджа" - Махновка - Плехово - Уланок | IV | асфальтобетон | межмуниципальная | 3,6 |
| 28 | 38 ОП РЗ 38К-028 | "Обоянь - Суджа" | III | асфальтобетон | региональная | 5,8 |
| **Итого** | | | | | | **9,4** |

Протяженность автодорог регионального и межмуниципального значения по территории Уланковского сельсовета составляет 9,4 км, все имеют твердое покрытие.

Автомобильные дорог и местного значения в основном не асфальтированы

**2.4.  Характеристика сети дорог поселения**

1. **сеть**

Улично-дорожная сеть представляет собой часть территории населенного пункта, 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 следующей таблице.

Таблица 3 - Параметры улиц и дорог сельского поселения

| № 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 | 1,5-2,25 |
| 3 | **Улица в жилой застройке:** | | | | | |
| 3.1 | основная | Связь внутри жилых территорий и с главной улицей по направле­ниям с интенсивным движением | 40 | 3 | 2 | 1,0-1,5 |
| 3.2 | второстепенная (переулок) | Связь между основными жилыми улицами | 30 | 2,75 | 2 | 1 |
| 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 | - |

Автодорога регионального значения «Обоянь-Суджа» обходит село Уланок по его северной границе. Главной улицей села является ул. Веселовка. Остальные улицы определены как улицы в жилой застройке.

С южной стороны подъезд к населенному пункту осуществляется по автомобильной дороге межмуниципального значения «Обоянь-Суджа»-Махновка-Плехово-Уланок.

Общая протяженность улично-дорожной сети с. Уланок равна 12,1 км, в т.ч. с твердым покрытием – 4,6 км. Имеющееся твердое покрытие улиц требует реконструкции. Площадь улично-дорожной сети населенного пункта - 42,8 тыс. м2.

Таким образом, основной проблемой улично-дорожной сети является низкий уровень ее благоустройства.

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № | наименование | протяженность | Вид дорожного покрытия |
| 1 | ул. Школьная | 1,8 | грунт |
| 2 | ул. Новая | 0,6 | Грунт-щебень |
| 3 | ул. Береговая | 1,8 | Грунт-асфальт |
| 4 | ул. Хутор | 1,8 | грунт |
| 5 | ул. Песчаная | 0,9 | грунт |
| 6 | ул. Бавария | 1,9 | грунт |
| 7 | ул. Центральная | 1,8 | асфальт |
| 8 | ул. Луговая | 1,3 | асфальт |
| 9 | Ул.Зеленая | 0,8 | асфальт |
|  | Итого | 12,1 |  |

Общая протяженность улиц населенных пунктов муниципального образования равна 15,8 км. Улицы имеют твердое покрытие . В некоторых местах твердое покрытие требуют реконструкции.

Таким образом, в сельсовете существует проблема 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 189 единиц автотранспорта, из них

- 170 единиц легковой автотранспорт ;

-7 единиц грузовой автотранспорт;

- 12 единиц трактора.

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

Весь автопарк принадлежит гражданам на праве личной собственности. У хозяйствующего субъекта свой большой автопарк.

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**

Базовыми принципами развития транспортной системы должны стать:

1. Повышение доступности социальных услуг путем оптимизации системы автодорог и улучшения транспортного сообщения.
2. Стимулирование экономического развития за счет улучшения транспортного положения и инфраструктурной обеспеченности отдельных территорий.
3. Повышение мобильности населения как фактора экономического развития.

Основные принципы развития транспортного комплекса муниципального образования «Уланковский сельсовет» включают в себя три основные составляющие: улучшение качества существующих автодорог, строительство новых автодорог и изменение маршрутов автобусного сообщения.

***Генеральным планом на расчетный срок строительства*** в качестве мероприятий определена реконструкция автомобильной дороги Обоянь – Суджа.

Реконструкция дорог с твердым покрытием позволит улучшить качество жизни населения. Из-за низкого качества асфальтированных дорог объекты социальной инфраструктуры – здравоохранения, образования, культуры и др. – используются не на полную мощность, так как население переезжает в более благоустроенные населенные пункты, что ограничивает возможности учреждений по выполнению их функциональных обязанностей.

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.

1. **Улично-дорожная сеть**

Улично-дорожная сеть представляет собой часть территории населенного пункта, 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 следующей таблице.

Таблица 2 - Параметры улиц и дорог сельского поселения

| № 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 | 1,5-2,25 |
| 3 | **Улица в жилой застройке:** | | | | | |
| 3.1 | основная | Связь внутри жилых территорий и с главной улицей по направле­ниям с интенсивным движением | 40 | 3 | 2 | 1,0-1,5 |
| 3.2 | второстепенная (переулок) | Связь между основными жилыми улицами | 30 | 2,75 | 2 | 1 |
| 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 | - |

Автодорога регионального значения «Обоянь-Суджа» обходит село Уланок по его северной границе. Главной улицей села является ул. Веселовка. Остальные улицы определены как улицы в жилой застройке.

С южной стороны подъезд к населенному пункту осуществляется по автомобильной дороге межмуниципального значения «Обоянь-Суджа»-Махновка-Плехово-Уланок.

Общая протяженность улично-дорожной сети с. Уланок равна 12,1 км, в т.ч. с твердым покрытием – 4,6 км. Имеющееся твердое покрытие улиц требует реконструкции. Площадь улично-дорожной сети населенного пункта - 42,8 тыс. м2.

Таким образом, основной проблемой улично-дорожной сети является низкий уровень ее благоустройства. Автомобильным транспортом осуществляются как пассажирские, так и грузоперевозки. По Уланковскому сельсовету проходят четыре пассажирских автобусных маршрута.

Таблица 3 - Сведения о пассажирских маршрутах

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование маршрута** | **Остановочные пункты** | **Периодичность** | **Количество автобусов на маршрут, ед.** | **Марка автобуса** |
| 1 | г.Суджа-ст.Готня | с.Ч.Конопелька-с.Уланок-с.Н.Махово-с.Белица-с.Гирьи-с.Песчаное-Белое-с.Вишнево-с.Макрушино-с.Бабрава-с.Н.Захаровка-Ракитное | ежедневно | 1 | Икарус-256 или ПАЗ-4234 |
| 2 | «Белая-Курск» | Уланок - Мартыновка-Ч.Поречное-Бирюковка-Н.Сотницкое- Бол.Солдатское-п.Волоконск-п.Борщень-п.Житень-с.Масловка-с.Тарасовка-с.Дворики-Дьяконово | ежедневно | 1 |
| **Пригородние маршруты** | | | | | |
| 1 | г.Суджа-Ч.Олех | х.Колмыков-с.Р.Конопелька-с.Уланок-с.Н.Маховое-с.Ворожба-с.О.Лука | ежедневно | 1 | ПАЗ-4234 или ПАЗ-3205 |
| 2 | г.Суджа-с.Спальное | х.Колмыков-с.Р.Конопелька-с.Уланок-с.Борки | 4 раза в неделю | 1 | ПАЗ-4234 или ПАЗ-3205 |

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.

**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 дорожными 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 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 нет.

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

Обстановка с аварийностью на территории Уланковского сельсовета остается сложной. 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 Уланковском 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, 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 «Уланковский сельсовет» Суджанского района Курской области имеется следующая нормативная правовая база.

Генеральный план муниципального образования «Уланковский сельсовет» Суджанского района Курской области, утвержден Решением Собрания депутатов Уланковского сельсовета Суджанскогорайона Курской области № 1 от 09.01.2013г.

Правила землепользования и застройки территории Уланковского сельсовета Суджанскогорайона Курской области утверждены Решением Собрания депутатов Уланковского сельсовета 30 мая 2016 года №28;

Для качественного функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Уланковский сельсовет» Суджанского 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 «Уланковский 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** Анализ численности населения выполнен по материалам статистической отчетности, предоставленным заказчиком и территориальным органом федеральной службы государственной статистики по Курской области.

Число жителей муниципального образования «Уланковский сельсовет» по состоянию на 1 января 2012 г. составило 500 человек*.* Средний состав семьи – 2,2 человека.

Таблица 4 - Динамика численности населения сельсовета

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование населенного пункта | Численность населения на 01.01.1990 г. | | | Численность населения на 01.01.2003 г. | | | Численность населения на 01.01.2017 г. | | | |
| Всего | Мужчины | Женщины | Всего | Мужчины | Женщины | Всего | в том числе | | |
| население в трудоспособном возрасте | население в возрасте моложе трудоспособного | пенсионеры |
| село Уланок | 563 | 229 | 334 | 616 | 265 | 351 | 498 | 235 | 54 | 211 |
| **Всего** | **563** | **229** | **334** | **616** | **265** | **351** | **498** | **235** | **54** | **211** |

В общей численности населения Уланковского сельсовета женщин 57 процентов. Трудоспособные на 01.01.2017 г. составили 47% от общего числа жителей, удельный вес населения моложе трудоспособного возраста равен 10,8%, старше трудоспособного возраста – 42,2%.

За 1989-2011 гг. демографическая динамика 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 63 чел. (в год 2,9 чел.), или на 11,2% (общая среднегодовая убыль 0,5%).

На снижение уровня рождаемости влияли факторы, важнейшими из которых являются:

• устойчивая тенденция к быстрому снижению рождаемости, характеризуемая снижением количества детей, приходящихся на 1 женщину;

• рождение детей в более раннем возрасте;

• нестабильность экономики;

*Прогноз численности населения*

Анализ современной ситуации выявил основные направления демографических процессов в Уланковском сельсовете: падение численности населения за счет отрицательного сальдо естественного движения и миграционного оттока.

Современные демографические характеристики позволяют сделать прогноз изменения численности на перспективу.

Численность населения рассчитывается с учетом демографических показателей, сложившихся за последние годы в населенных пунктах муниципального образования, согласно существующей методике по формуле:

Но = Нс (1 + О/100)Т,

где: Но – ожидаемая численность населения на расчетный год,

Нс – существующая численность населения,

О – среднегодовой общий прирост,

Т – число лет расчетного срока.

Оценка перспективного изменения численности населения в достаточно широком временном диапазоне (до 2033 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: 2017 год (первая очередь генерального плана) и 2033 год (расчетный срок).

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

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

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

Таблица 5 - Расчет прогнозной численности населения муниципального образования

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатели | Значение | |
| инерционный сценарий | инновационный сценарий |
| Численность населения на момент проектирования, чел. (на 01.01.2012 г.) | 500 | 500 |
| Среднегодовой общий прирост населения, % | -0,51 | -0,10 |
| Срок первой очереди, лет | 5 | 5 |
| Расчетный срок, лет | 15 | 15 |
| Ожидаемая численность населения на 01.01.2017 г., чел | 487 | 498 |
| Ожидаемая численность населения на 01.01.2033 г., чел. | 452 | 490 |

Для дальнейших расчетов в генеральном плане численность населения принимается по инновационному сценарию, согласно которому число жителей муниципального образования к 2033 году составит 490 человек, на I очередь (2017 г.) - 498 человек.

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

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

На период 2017-2033 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

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

**5.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | **Наименование мероприятия** | **Описание проекта** | **Реконструкция, проектирование или строительство** |
| 1 | Автомобильная дорога | Ул.Береговая | строительство |
| 2 | Автомобильная дорога | ул. Хутор | строительство |
| 3 | Автомобильная дорога | ул. Песчаная | строительство |
| 4 | Автомобильная дорога | ул. Бавария | строительство |
| 5 | Автомобильная дорога | Ул.Школьная | строительство |

**5.2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов**

Не планируется.

**5.3.** **Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства**

Не планируется.

**5.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения**

Строительство тротуара по ул.Молодежная

**5.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб**

Все мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры направлены в той или иной степени и на развитие инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб

**5.6. Мероприятия по развитию сети дорог поселений.**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | **Наименование мероприятия** | **Описание проекта** | **Реконструкция, проектирование или строительство** |
| 1 | Автомобильная дорога | Ул.Береговая | строительство |
| 2 | Автомобильная дорога | ул. Хутор | строительство |
| 3 | Автомобильная дорога | ул. Песчаная | строительство |
| 4 | Автомобильная дорога | ул. Бавария | строительство |
| 5 | Автомобильная дорога | Ул.Школьная | строительство |

**5.7. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности.**

Организация систематических выступлений в средствах массовой информации по вопросам безопасности дорожного движения и качества транспортного обслуживания, анализ пассажиропотока

**Комплексные мероприятия**  **по развитию транспортной инфраструктуры**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Наименование мероприятия** | **Описание проекта** | **Реконструкция, проектирование или строительство** | **Затраты на реализацию проекта**  **(млн.руб)** | **Срок реализации проекта** | **Предполагаемый источник финансирования** |
|  | Автомобильная дорога | Ул.Береговая | строительство | 8,5 | 2017 | областной бюджет |
|  | Автомобильная дорога | ул. Хутор | строительство | 3,0 | 2023 | областной бюджет |
|  | Автомобильная дорога | ул. Песчаная | строительство | 2,0 | 2024 | областной бюджет |
|  | Автомобильная дорога | ул. Бавария | строительство | 5,5 | 2025 | областной бюджет |
|  | Автомобильная дорога | Ул.Школьная | строительство | 4,5 | 2026 | областной 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.

Финансово-экономическое обоснование программы на 2017 - 2033 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 (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 Уланковский сельсовет Суджанского района Курской области необходимо постоянно актуализировать и дополнять нормативно-правовую базу.

1. Номер по порядку согласно *перечню* автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Курской области, *утвержденному* постановлением администрации Курской области от 28 июля 2006 г. N 76 [↑](#footnote-ref-2)