

ПОСТАНОВЛЕНИЕ от 22 ноября 2016 года № 227 с.Крупец Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Крупецкой сельсовет» Дмитриевского района Курской области на 2016-2039 годы

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
АДМИНИСТРАЦИЯ КРУПЕЦКОГО СЕЛЬСОВЕТА
ДМИТРИЕВСКОГО РАЙОНА КУРСКОЙ ОБЛАСТИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 22 ноября 2016 года № 227
с.Крупец

Об утверждении Программы
комплексного развития транспортной
инфраструктуры муниципального
образования «Крупецкой сельсовет»
Дмитриевского района Курской области
на 2016-2039 годы

В соответствии со статьей 179 Бюджетного кодекса Российской Федерации, Федеральными законами от 06.10.2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», и от 29 декабря 2014 г. N 456-ФЗ "О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации", Постановлением Правительства Российской Федерации от 01.10.2015 года № 1050 «Об утверждении требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов», Генеральным планом муниципального образования «Крупецкой сельсовет» Дмитриевского района Курской области, Администрация Крупецкого сельсовета Дмитриевского района Курской области ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Крупецкой сельсовет» Дмитриевского района Курской области на 2016-2039 годы.

2. Настоящее постановление вступает в силу с момента его подписания и подлежит размещению на официальном сайте Администрации Крупецкого сельсовета в сети «Интернет».

Глава Крупецкого сельсовета

А.И.Скрипкин

Исполнитель:
Л.И.Понкрашова

Утверждена

постановлением Администрации

Крупецкого сельсовета
Дмитриевского района
от 22 ноября 2016 года № 227

Программа

комплексного развития транспортной инфраструктуры
муниципального образования «Крупецкой сельсовет»
Дмитриевского района Курской области
на 2016-2039 годы

Раздел 1. Паспорт

программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Крупецкого сельсовета Дмитриевского района Курской области на 2016-2039 годы

| | |
|------------------------------------|--|
| Наименование программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Крупецкого сельсовета Дмитриевского района Курской области на 2016-2039 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 «Крупецкой сельсовет» Дмитриевского района Курской области, утвержден Решением Собрания депутатов Крупецкого сельсовета Дмитриевского района Курской области 02 декабря 2014 года № 51 |
| Заказчик Программы | Администрация Крупецкого сельсовета Дмитриевского района Курской области |
| Разработчик Программы | Администрация Крупецкого сельсовета Дмитриевского 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; |

| | |
|--|---|
| | <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> |
| Важнейшие целевые показатели Программы | <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 | 2016-2039 годы |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий | <p>асфальтирование улиц с грунтовым покрытием, замена поврежденных и установка недостающих дорожных знаков,</p> <p>реконструкция мостовых сооружений, расположенных на территории муниципального образования.</p> <p>формирование улично-дорожной сети на территориях новой жилой застройки;</p> <p>приведение в нормативное состояние сельских автомобильных дорог для принятия их в сеть дорог общего пользования;</p> <p>восстановление изношенных верхних слоев дорожных покрытий с обеспечением требуемой ровности и шероховатости на всех асфальтированных улицах населенных пунктах.</p> |
| Объемы и источники финансирования Программы | <p>Общий объем финансирования Программы составит 50,25 млн. рублей, в т.ч.:</p> <p>2016 год – 0 млн. рублей;</p> <p>2017 год – 5 млн. рублей;</p> <p>2018 год – 5 млн. рублей;</p> <p>2019 год – 5 млн. рублей;</p> <p>2020 год – 5 млн. рублей;</p> <p>2021 – 2039 годы – 30,25 млн. рублей;</p> <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 «Крупецкой сельсовет» расположено в западной части Дмитриевского района Курской области. Площадь территории сельсовета равна 66, 48 кв. км. Численность населения на 01.01.2016г. составила 2430 человек.

Административным центром Крупецкого сельсовета является село Крупец. В состав сельсовета вместе с административным центром 8 населенных пунктов. Ближайшая железнодорожная станция пассажирского сообщения – город Дмитриев, которая находится на расстоянии 3 км.

Территория и границы Крупецкого сельсовета определены Уставом муниципального образования «Крупецкой сельсовет» Дмитриевского района Курской области.

2.2. Социально-экономическая характеристика

МО «Крупецкой сельсовет» на севере граничит с Первоавгустовским сельсоветом, на северо-востоке с Дерюгинским сельсоветом, на востоке с Новопершинским сельсоветом, на юге с Поповкинским, на юго-востоке со Старогородским. Утвержден в статусе муниципального образования Законом Курской области № 48-ЗКО от 14.10.2004 г.

В состав муниципального образования входят также село Докторово-Кузнецовка, деревни Фокино, Ладыгино, поселки Нива, Татарка, Гришино, Хрулёв. Общая численность населения составляет 2430 человека, число домовладений – 1232, в том числе домохозяйств - 1405.

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

| № п/п | Наименование населенного пункта | Удаленность, км от районного центра | Число дворов от муниципального образования | Общая численность, домовладений | Общая численность, чел. |
|--------|---------------------------------|--|---|------------------------------------|-------------------------|
| | | | | | |
| 1 | с.Крупец | 0,2 | - | 480 | 1016 |
| 2 | п.Гришино | 3,4 | 5,2 | 43 | 17 |
| 3 | с.Докторово-Кузнецовка | 3,6 | 3,0 | 83 | 37 |
| 4 | д.Ладыгино | 0,7 | 2,5 | 162 | 227 |
| 5 | п.Нива | 1,2 | 0,7 | 39 | 379 |
| 6 | п.Татарка | 1,1 | 3,3 | 77 | 198 |
| 7 | д.Фокино | 0,3 | 1,6 | 339 | 554 |
| 8 | п.Хрулёв | 8,0 | 7,5 | 9 | 2 |
| Итого: | | | | 1232 | 2430 |

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

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

С точки зрения внешних транспортных связей Крупецкой сельсовет имеет хорошее расположение. Муниципальное образование имеет развитую систему межмуниципальных и местных автодорог, посредством которых все населенные пункты сельсовета имеют выход на региональную транспортную сеть.

Таблица - Перечень автомобильных дорог, проходящих по территории Крупецкого сельсовета

| Наименование дороги | Категория | Покрытие | Протяженность всего, км | Протяженность – по территории сельсовета, км | Ширина покрытия, м | Искусственное сооружение (наименование, протяженность) | кол-во, |
|---------------------|-----------|----------|-------------------------------|---|-----------------------|---|---------|
|---------------------|-----------|----------|-------------------------------|---|-----------------------|---|---------|

Автомобильные дороги местного значения

| | | | | | | |
|---|----|---------|----------|-------------|----------|----------|
| с.Крупец | IV | грунт | 2,4 | 2,4 | 6 | - |
| с.Крупец | IV | а/бетон | 4,3 | 4,3 | 6 | - |
| с.Крупец | IV | щебень | 1,0 | 1,0 | 6 | - |
| п.Нива | IV | а/бетон | 0,3 | 0,3 | 6 | |
| п.Нива | IV | щебень | 0,3 | 0,3 | 6 | |
| д.Фокино | IV | щебень | 3,7 | 3,7 | 6 | |
| д.Фокино | IV | грунт | 1,0 | 1,0 | 6 | |
| д.Ладыгино | IV | щебень | 1,0 | 1,0 | 6 | |
| д.Ладыгино | IV | грунт | 1,5 | 1,5 | 6 | |
| п.Татарка | IV | грунт | 0,8 | 0,8 | 6 | |
| п.Татарка | IV | щебень | 0,5 | 0,5 | 6 | |
| п.Гришино | IV | грунт | 1,3 | 1,3 | 6 | |
| с.Докторово-Кузнецовка | IV | грунт | 1,5 | 1,5 | | |
| п.Хрулёв | IV | грунт | 0,35 | 0,35 | | |
| <i>Итого дорог местного значения</i> | | | 19,6 | 19,6 | x | x |
| ВСЕГО дорог муниципального образования | | | x | 19,6 | x | x |

Общая протяженность автодорог общего пользования на территории Крупецкого сельсовета составляет 19,6 км. Асфальтобетонное покрытие имеют все дороги местного и регионального значения. Все дороги местного значения относятся к IV категории.

2.4. Характеристика сети дорог поселения

Улично-дорожная сеть Крупецкого 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.

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

Таблица - 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 | Улицы 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 | - |

Главной улицей административного центра сельсовета – села Крупец - 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 «Крупецкой сельсовет»

| № п/п | Наименование населенного пункта | Протяженность улиц, км | Тип покрытия |
|-------|---------------------------------|------------------------|------------------------|
| 1 | с. Крупец | 7,7 5 | асфальт, грунт, щебень |
| 2 | п.Нива | 0,6 | щебень, асфальт |
| 3 | д.Фокино | 4,7 | Грунт, щебень |
| 4 | д.Ладыгино | 2,5 | Грунт, щебень |
| 5 | п.Татарка | 1,3 | Грунт, щебень |

| № п/п | Наименование населенного пункта | Протяженность улиц, км | Тип покрытия |
|-------|---------------------------------|------------------------|--------------|
| 6 | п.Гришино | 1,3 | Грунт |
| 7 | с.Докторово-Кузнецовка | 1,5 | Грунт |
| 8 | п.Хрулев | 0,35 | грунт |
| | | 8,8 | Грунт |
| Итого | | 4,6 | Асфальт |
| | | 6,2 | щебень |

Общая протяженность улиц населенных пунктов муниципального образования равна 19,6 км. Основная часть улиц не имеет твердого покрытия (асфальтированные улицы есть только в с. Крупец, п.Нива, д.Фокино) 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 424 единицы автотранспорта, из них

- 362 единицы легковой автотранспорт ;
- 45 единиц грузовой автотранспорт;
- 17 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 – это ОГОУ «Железногорский лесхоз» и ФГУ «ДЭП-97».

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.

Перевозка пассажиров внутри сельсовета производит городская служба Такси.

По Крупецкому сельсовету проходит пассажирский автобусный маршрут «Дмитриев-Железногорск», «Дмитриев-Тросна-Калиновка». Имеется остановочный пункт в п.Нива. Ближайшая автобусная станция – Дмитриев. Автобусы курсируют семь дней в неделю.

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 «Крупецкой 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;

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

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 и тротуаров на территории муниципального образования не имеется.

Для безопасного перехода граждан через проезжую часть на территории муниципального образования имеется один пешеходный переход в селе Крупец перед зданием школы, 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;

На территории муниципального образования используется 424 единицы автотранспорта, из них

- 362 единицы легковой автотранспорт ;

- 45 единиц грузовой автотранспорт;

- 17 единиц трактора.

Весь автопарк принадлежит гражданам на праве личной собственности и хозяйствующим субъектам – это ОГОУ «Железногорский лесхоз» и ФГУ «ДЭП-97».

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

Коммунальных служб в сельском поселении не имеется. Для прохождения технического обслуживание автотранспорта собственной производственно-технической базы, оборудования и персонала в Поселении нет.

2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения;

Обстановка с аварийностью на территории Крупецкого 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 Крупецком 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 «Крупецкой сельсовет» Дмитриевского района Курской области имеется следующая нормативная правовая база.

Генеральный план муниципального образования «Крупецкой сельсовет» Дмитриевского района Курской области, утвержден Решением Собрания депутатов Крупецкого сельсовета Дмитриевского района Курской области 02 декабря 2014 года № 51;

Правила землепользования и застройки муниципального образования «Крупецкой сельсовет» Дмитриевского района Курской области, утверждены Решением Собрания депутатов Крупецкого сельсовета Дмитриевского района Курской области от 28.12.2011 года № 126, с изменениями, утвержденными Собранием депутатов Крупецкого сельсовета Дмитриевского района от 16 января 2015 года № 58.

Для качественного функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Крупецкой сельсовет» Дмитриевского 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 «Крупецкой 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 1989-2015 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 1200 чел. (в год 46,2 чел.), или на 30%. Анализ современной ситуации выявил

основные направления демографических процессов в Крупецком 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 2039 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 2039 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 2039 года.

Численность населения рассчитывается с учетом среднегодового общего прироста, сложившегося за последние годы в Крупецком сельсовете, 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 2031 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 2031 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

| № п/п | Показатели | Значение | |
|----------|---|----------------------|------------------------|
| | | инерционный сценарий | инновационный сценарий |
| 1 | Численность населения на момент проектирования, чел | 2430 | 2300 |
| 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 | 2400 | 2530 |
| 6 | Ожидаемая численность населения в 2039 году, чел. | 2340 | 2650 |

Для дальнейших расчетов в генеральном плане численность населения принимается по инновационному сценарию, согласно которому число жителей муниципального образования к 2039 году составит 2650 человек, на 1 очередь (2020 г.) - 2530 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 Крупецкого 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.

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

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

На период 2016-2039 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 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 увеличиться

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

| № пп | Наименование мероприятия | Описание проекта | Реконструкция, проектирование или строительство | Затраты на реализацию проекта (млн.руб) | Срок реализации проекта | Предполагаемый источник финансирования |
|------|--------------------------|------------------------|---|---|-------------------------|--|
| 1 | автомобильные дороги | по территории с.Крупец | строительство | 8,0 | 2016-2039 | Районный бюджет, областной бюджет |

| | | | | | | | |
|---|---|--|---------------|------|-----------|--------------------------------------|--|
| | | 1,0 км | | | | | |
| 2 | Автомобильные дороги | по территории д.Фокино 2,4 км | строительство | 19,0 | 2016-2039 | Районный бюджет, областной бюджет | |
| 3 | Автомобильные дороги | по территории д.Ладыгино 2,0 км | строительство | 16,0 | 2016-2039 | Районный бюджет, областной бюджет | |
| 4 | Автомобильные дороги | по территории п.Гришино 1.5 км | строительство | 12,0 | 2016-2039 | Районный бюджет, областной бюджет | |
| 5 | Дорожные знаки | По территории сельсовета | приобретение | 0,7 | 2016-2039 | Бюджет МО, районный бюджет | |
| 6 | Дорожные знаки | По территории сельсовета | установка | 0,05 | 2016-2039 | Бюджет МО, районный бюджет | |
| 7 | Освещение мест автодорог | опасных По территории сельсовета | установка | 0,5 | 2016-2039 | Бюджет МО, районный бюджет | |
| 8 | Строительство пирса к пруду (подъезд для пожарных машин) | | строительство | 0,4 | 2016-2039 | Бюджет МО, районный бюджет | |
| 9 | Отсыпка автодороги | щебнем По территории д.Фокино 1 км. | строительство | 0,2 | 2016-2039 | 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 – 80,1 млн.руб.

Финансово-экономическое обоснование программы на 2016 – 2039 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 (Ф) проводится путем сопоставления фактического объема финансирования за счет всех источников финансирования за отчетный период (Ффакт) к запланированному объему (Фплан) по следующей формуле:

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

где:

Ф – степень уровня финансирования мероприятий Программы за отчетный период;

Ф_{факт} – фактический объем финансирования мероприятий Программы за отчетный период;

Ф_{план} – объем финансирования мероприятий, предусмотренный Программой на отчетный период.

3.3. Выполнение запланированных мероприятий.

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

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

где:

М_j – показатель степени выполнения мероприятия Программы за отчетный период;

М_{факт} – фактически полученный результат по мероприятию за отчетный период;

М_{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;

∑ М_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).

$$\Xi = \frac{M}{\Phi}$$

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:

$$П = И \times Э$$

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 Крупецкой сельсовет Дмитриевского района Курской области необходимо постоянно актуализировать и дополнять нормативно-правовую базу.