ПРОЕКТ

Утверждена

Постановлением Администрации

Щеголянского сельсовета

от \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ №\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/

**Программа**

**комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Щеголянский сельсовет» Беловского района Курской области**

**на 2017-2035 годы**

**Раздел 1. Паспорт**

**программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Щеголянского сельсовета Беловского района Курской области на 2017-2035 годы**

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Щеголянского сельсовета Беловского района Курской области на 2017-2035 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 «Щеголянский сельсовет» Беловского района Курской области. |
| Заказчик Программы       | Администрация Щеголянского сельсовета сельсовета Беловского района Курской области, Россия, Курская область, Беловский район, с.Щеголёк, Митинка улица, 10 |
| Разработчик Программы   | федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Юго-Западный государственный университет»,  г. Курск, ул. 50 лет Октября, 94  |
| 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;б) повысить  доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения или нормативами градостроительного проектирования ;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;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 с. Щеголёк, 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 0.22млн. рублей, в т.ч.:2017 год – 0 млн. рублей;2018 год – 0 млн. рублей;2019 год – 0,01млн. рублей;2020 год – 0 млн. рублей;2021 год – 0,01 млн. рублей;2022 – 2035 годы 0.2 млн. 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 «Щеголянский сельсовет» расположено в северной части Беловского района Курской области.

Сельсовет граничит на западе с Суджанским и Большесолдатским районами Курской области, на севере с Большесолдатским районом Курской области, на востоке с Коммунаровским сельсоветом, юге с Беличанским сельсоветом.

Территория Щеголянского сельсовета равна 4763 га, что составляет 5% площади Беловского района. В состав Щеголянского сельсовета входит 3 населенных пункта. Административным центром является с.Щеголек. Общая численность населения сельсовета на 01.01.2014 г. составила 542 человека.

Таблица 1 - Сведения о населении муниципального образования (по населенным пунктам)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№****п/п** | **Наименование населенного пункта** | **Число****дворов** | **Общая****числен­ность, чел.** |   |
|   |
| 1 | с.Щеголек | 123 | 335 |   |
| 2 | с.Знаменское | 35 | 91 |   |
| 3 | д.Хотеж Колодезь | 47 | 116 |   |
| **Итого:** | **205** | **542** |   |

Муниципальное образование имеет удобное транспортно-географическое положение. Сельсовет находится в зоне 30 минутной транспортной доступности от районного центра, в непосредственной близости проходит автомобильная дорога регионального значения Обоянь-Суджа, с которой сельсовет связывает межмуниципальная дорога «Обоянь-Суджа» - Щеголек. Ближайшая железнодорожная станция «Псел» находится на расстоянии 20 км от сельсовета.

Щеголянский сельсовет – административно-территориальная единица (сельсовет) и муниципальное образование (сельское поселение) в Беловском районе Курской области.

Структуру органа местного самоуправления администрации Щеголянского сельсовета составляют:

- представительный орган муниципального образования – Собрание депутатов Щеголянского сельсовета Беловского района;

- глава муниципального образования - Глава Щеголянского сельсовета Беловского района;

- местная администрация (исполнительно-распорядительный орган муниципального образования) - Администрация Щеголянского сельсовета Беловского района;

- контрольный орган муниципального образования – ревизионная комиссия Щеголянского сельсовета Беловского района.

В состав территории Щеголянского сельсовета Беловского района входят следующие населенные пункты: с.Щеголек, с.Знаменское, д.Хотеж-Колодезь.

Щеголянский сельсовет на протяжении длительного периода сохраняет аграрную специализацию. Производственные предприятия на территории сельсовета отсутствуют. В сельскохозяйственном секторе можно выделить ИП Глава КФХ Губарев В.Н., а также несколько КФХ.

Благоприятные природные условия и хорошее транспортное положение создают все предпосылки для дальнейшего развития сельского хозяйства сельсовета.

Объекты торговли насчитывается 5 магазинов, расположенных в с.Щеголек и с.Знаменское.

**2.2. Социально-экономическая характеристика**

Система социально-культурного и бытового обслуживания муниципального образования «Щеголянский сельсовет» формируется с учетом следующих факторов: сложившихся коммуникационных связей, экономического и социально-культурного потенциала, особенностей системы расселения по территории, уровня развития транспортной сети.

Социальная сфера Щеголянского сельсовета включает в себя общеобразовательную школу, учреждение культурно-досугового типа, библиотеку, ФАП, одно отделение связи и пять объектов розничной торговли.

В ходе проведенного анализа был сделан расчет соответствия обеспеченности населения основными учреждениями социального и культурно-бытового назначения нормативным требованиям, рекомендуемым в своде правил «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских территорий» (СП 42.13330.2011).

Таблица 12 - Расчет объемов мероприятий по территориальному планированию по объектам социального и культурно-бытового назначения

| № п/п | Наименование учреждений обслуживания | Един. изм. | Норма | Расчетная емкостьобъектов | Проектная емкость существующих сохраняемых объектов | Отклонение от расчетной емкости |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| значение | примечание | значение | % обеспеченности | значение | % |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| **Учреждения образования** |
| 1 | Дошкольные образовательные учреждения | мест | 32 | мест на 1 тыс. чел. | 18 | 0 | 0% | -18 | -100% |
| 2 | Общеобразовательные школы | мест | 87 | мест на 1 тыс. чел. | 50 | 51 | 102% | 1 | 2% |
| 3 | Учреждения внешкольного образования | мест | 10 | % общего числа школьников | 5 | 0 | 0% | -5 | -100% |
| **Учреждения здравоохранения и социального обеспечения** |
| 1 | Амбулаторно-поликлинические учреждения | посещений в смену | 14,52 | на 1 тыс. чел. | 8 | 0 | 0% | -8 | -100% |
| 2 | Фельдшерский или фельдшерско-акушерский пункт | объект | по заданию на проектирование | - | - | 1 |  |  |
| 3 | Выдвижной пункт медицинской помощи | автомобиль | 0,2 | на 1 тыс. чел. | 0,1 | 0 | 0% | -0 | -100% |
| 4 | Аптеки | объект | 0,16 | на 1 тыс. чел. | 0,1 | 0 | 0% | -0 | -100% |
| **Спортивные сооружения** |
| 1 | Территория плоскостных спортивных сооружений (на 1 тыс. чел.) | га | 0,7 | на 1 тыс. чел. | 0,4 | 1,2 | 300% | 1 | 200% |
| 2 | Спортивные залы       | м2 площ. зала | 60 | на 1 тыс. чел. | 34,3 | 60 | 175% | 26 | 75% |
| 3 | Бассейны крытые | м2 зеркала воды | 25 | на 1 тыс. чел. | 14 | 0 | 0% | -14 | -100% |
| **Учреждения культуры** |
| 1 | Клубы сельских поселений | мест | 400 | на 1 тыс. чел. | 229 | 150 | 66% | -79 | -34% |
| 2 | Сельские массовые библиотеки | тыс. единиц хранения/мест | 6-7,5/5-6 |  | 3,4 | 4 | 117% | 1 | 17% |
| **Предприятия торговли, общественного питания и бытового обслуживания** |
| 1 | Магазины | м2торг.площ. | 300 | на 1 тыс. чел. | 172 | 119 | 69% | -53 | -31% |
| 2 | Предприятия бытового обслуживания | раб. мест | 7 | на 1 тыс. чел. | 4 | 0 | 0% | -4 | -100% |
| 3 | Предприятия общественного питания | пос. мест | 40 | на 1 тыс. чел. | 23 | 40 | 175% | 17 | 75% |
| 4 | Банно-оздоровительный комплекс | помывочное место | 7 | на 1 тыс. чел. | 4 | 0 | 0% | -4 | -100% |
| **Административно-деловые, коммунальные объекты** |
| 1 | Административно-управленческое учреждение | объект | по заданию на проектирование | - | 1 |  |  |  |
| 2 | Отделения связи | объект | 1 на 0,5-6 тыс.чел. | 1 | 1 | 100% | 1 | 0% |
| 3 | Отделение, филиал   банка | опер. место | 0,5 | 0,8 | 0 | 0% | -1 | -100% |

**Образование и воспитание**

Образовательная система – совокупность образовательных учреждений, призванных удовлетворить запросы жителей в образовательных услугах и качественном специальном образовании.

Структура образовательных учреждений состоит из:

-        общеобразовательной ООШ.

В Щеголянском сельсовете отсутствуют дошкольные образовательные учреждения.

В сельсовете действует одна общеобразовательная школа расположенная в с.Щеголек - МКДОУ «Щеголянская ООШ». Численность учащихся посещающих школу составляет 23 человека. Школа работает в одну смену.

**Здравоохранение и социальное обеспечение**

Система здравоохранения Щеголянского сельсовета представлена фельдшерско-акушерским пунктом расположенным в с.Щеголек.

Первую медицинскую помощь население сельсовета получает в фельдшерско-акушерском пункте сельсовета, стационарную и профильную медицинскую помощь население получает в районной и областной больницах.

Объекты социальной защиты населения на территории сельсовета отсутствуют.

**Спортивные сооружения**

На территории Щеголянского сельсовета имеются 3 спортивных объекта для занятия физкультурой, к ним относятся 2 спортивные площадки и 1 спортивный зал. Спортивные объекты входят в общеобразовательную систему.

**Учреждения культуры**

Главной целью сферы культуры является предоставление жителям возможности получения необходимых культурных благ при обеспечении их доступности и многообразия и целенаправленное воздействие на личность для формирования определенных положительных качеств.

Учреждения культуры Щеголянского сельсовета представлены сельским домом культуры и сельской библиотекой расположенными в с.Щеголек.

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

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

Связь между населенными пунктами сельсовета осуществляется по дорогам межмуниципального и местного значения. По территории сельсовета проходят 2 автомобильные дороги межмуниципального значения ««Обоянь - Суджа» - Щеголек» и «Саморядово - Хотеж Колодезь», протяженность которых по территории сельсовета составляет 9,9 км, дороги относятся к 4 категории и имеют твердое покрытие.

Таблица 13 - Перечень автомобильных дорог с твердым покрытием, проходящих по территории Щеголянского сельсовета

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Идентификационный номер** | **Наименование дороги** | **Категория** | **Покрытие** | **Протяженность****по территории сельсовета, км** |
| 1 | 38 ОП МЗ 38Н-523 | «Обоянь - Суджа» - Щеголек | IV | а/бетон | 4,95 |
| 2 | 38 ОП МЗ 38Н-572 | Саморядово - Хотеж Колодезь | IV | а/бетон | 4,96 |
| **Всего дорог с твердым покрытием** | **х** | **х** | **9,91** |

Общая протяженность муниципальных дорог общего пользования местного значения составляет 9 км, в том числе 7,8 км с твердым покрытием.

Ближайшая железнодорожная станция «Псел» находится на расстоянии 20 км.

**Проектные предложения**

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

Основные принципы развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Щеголянский сельсовет» должны включать в себя три основные составляющие: улучшение качества существующих автодорог, строительство новых автодорог и изменение маршрутов автобусного сообщения.

**Генеральным планом на первую очередь (до 2020г.) строительства предлагается:**

* устройство остановочных, посадочных площадок, автопавильонов на автобусных остановках;
* замена поврежденных и установка новых дорожных ограждений, замена поврежденных и установка недостающих дорожных знаков;
* реконструкция мостовых сооружений, расположенных на территории муниципального образования.

**Проектные предложения**

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

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

**Генеральным планом на I очередь строительства предусмотрены следующие мероприятия:**

* асфальтирование 3 км улиц с грунтовым и/или щебеночным покрытием;
* оборудование 3 км улиц уличным освещением.

**Генеральным планом на расчетный срок строительства предусмотрены следующие мероприятия:**

* асфальтирование порядка 3 км улиц с грунтовым и/или щебеночным покрытием;
* оборудование 2 км улиц уличным освещением;
* замена поврежденных и установка новых дорожных ограждений, замена поврежденных и установка недостающих дорожных знаков.

**2.4.  Характеристика сети дорог поселения**

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

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

Таблица 14 - Параметры улиц и дорог сельсовета

| **№ п/п** | **Категория сель­ских улиц и до­рог** | **Основное назначение** | **Расчетная скорость движения, км/ч** | **Ширина полосы движения, м** | **Число полос движения** | **Ширина пе­шеходной части тро­туара, м** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Поселковая до­рога | Связь муниципального образова­ния с внешними дорогами общей сети | 60 | 3,5 | 2 | - |
| 2 | Главная улица | Связь жилых территорий с обще­ственным центром | 40 | 3,5 | 2-3 | 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 | - |

Общая протяженность уличной сети населенных пунктов муниципального образования равна 7,8 км, в том числе с асфальтным покрытием 4,7км.

Дороги межмуниципального значения, проходящие по территории населенных пунктов, образуют в них главные улицы. Главные улицы выделены в с.Щеголек и д.Хотеж Колодезь, общая протяженность главных улиц составляет 2,8 км. Остальные улицы в населенных пунктах Щеголянского сельсовета классифицируются как «улицы в жилой застройке». Общая протяженность улиц в жилой застройке составила 5 км.

Уличным освещением оборудовано 2 км улиц.

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

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

По образцу

На территории муниципального образования используется легковой, грузовой и сельхоз автотранспорт

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

Весь автопарк принадлежит гражданам на праве личной собственности и хозяйствующим субъектам

         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**

**Пассажирские и грузовые перевозки**

Грузовые перевозки осуществляются автотранспортом предприятий и частными предпринимателями.

Автобусные пассажирские перевозки осуществляются ежедневно, кроме субботы и воскресенья

Общественный пассажирский транспорт в населенных пунктах сельсовета отсутствует.

Индивидуальные пассажирские перевозки осуществляются на личном транспорте населения.

Личный транспорт населения 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 имеются пешеходные переходы.

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

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

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

Коммунальные службы сельского поселения своих транспортных средств не имеют, при использовании спецтехники для содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения заключаются Муниципальные контракты. Для прохождения 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 Щеголянского сельсовета остается сложной. 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 Щеголянском 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 «Щеголянский сельсовет» Беловского района Курской области имеется следующая нормативная правовая база.

         Генеральный план муниципального образования «Щеголянский сельсовет» Беловского района Курской области,

         Правила землепользования и застройки территории Щеголянского сельсовета Беловского района Курской области

Для качественного функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Щеголянский сельсовет» Беловского 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 «Щеголянский 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 современной ситуации выявил основные направления демографических процессов в Щеголянском сельсовете:

* снижение численности населения за счет естественного прироста;
* демографическое «старение» населения сельсовета.

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

Оценка перспективного изменения численности населения в достаточно широком временном диапазоне (до 2035г.) требует построения двух вариантов прогноза - «инерционного» и «инновационного». Они необходимы в условиях поливариантности дальнейшего социально-экономического развития территории. Расчетная численность населения и половозрастной состав населения были определены на две даты: 2020 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 притока населения.

Ориентировочный прогноз численности населения выполнен на основании анализа сложившейся социально-экономической и демографической ситуации, а также с учетом основных тенденций перспективного расчета численности населения Российской Федерации до 2035 года.

Численность населения рассчитывается 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.

Далее приведен расчет инерционного и инновационного прогноза численности населения.

**Таблица 8 - Данные для расчета ожидаемой численности населения и результаты этого расчета (инерционный сценарий развития)**

| **№****п/п** | **Показатели** | **Значение** |
| --- | --- | --- |
| 1 | Численность населения на момент проектирования, чел | 542 |
| 2 | Среднегодовой естественный прирост населения, % | -1,0 |
| 3 | Среднегодовая миграция, % | -0,6 |
| 4 | Срок первой очереди, лет | 5 |
| 5 | Расчетный срок, лет | 20 |
| 6 | Ожидаемая численность населения в 2020 году, чел | 497 |
| 7 | Ожидаемая численность населения в 2035 году, чел. | 385 |

Инерционный сценарий прогноза показывает, что в соответствии с современными тенденциями численность населения сельсовета продолжит снижаться. За следующие 5 лет снижение численности населения сельсовета составит 8%, а число жителей снизится до 497 человек. К 2035 году снижение численности населения сельсовета к уровню 2014 года составит 29%, а численность сельсовета снизится до 385 человек.

**Таблица 9 - Данные для расчета ожидаемой численности населения и результаты этого расчета (инновационный сценарий развития)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№****п/п** | **Показатели** | **Значение** |
| 1 | Численность населения на момент проектирования, чел | 542 |
| 2 | Среднегодовой естественный прирост населения, % | 0,2 |
| 3 | Среднегодовая миграция, % | -0,1 |
| 4 | Срок первой очереди, лет | 5 |
| 5 | Расчетный срок, лет | 20 |
| 6 | Ожидаемая численность населения в 2020 году, чел | 545 |
| 7 | Ожидаемая численность населения в 2035 году, чел. | 553 |

Расчет численности населения по инновационному сценарию развития выполнен с ориентацией на стабилизацию в ближайшие годы социально-экономической ситуации в стране (и соответственно в регионе) и постепенный выход из кризисного состояния. Соответственно прогнозируется повышение среднегодового естественного прироста населении до 0,2% и среднегодового миграционного оттока до -0,1%.

В итоге численность населения Щеголянского сельсовета при инновационном сценарии стабилизируется и начнет расти небольшими темпами. Так прогнозируемая численность населения Щеголянского сельсовета к 2020 году составит 545 человек, а к 2035 году численности населения может подняться до 553 человека.

Для дальнейших расчетов в генеральном плане численность населения принимается по инновационному сценарию. Для развития инновационного сценария развития территории необходимо принятие мер по разработке действенных механизмов регулирования процесса воспроизводства населения в новых условиях.

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

Перспективы демографического развития будут определяться:

* улучшением жилищных условий;
* обеспечения занятости населения;
* улучшением инженерно-транспортной инфраструктуры;
* совершенствованием социальной и культурно-бытовой инфраструктуры;
* созданием более комфортной и экологически чистой среды;
* созданием механизма социальной защищенности населения и поддержки молодых семей, стимулированием рождаемости и снижением уровня смертности населения, особенно детской и лиц в трудоспособном возрасте.
1. **3.2.Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения**

На период 2017-2035 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

**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**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. № пп
 | **Наименование мероприятия** | **Реконструкция, проектирование или строительство** | **Затраты на реализацию проекта****(млн.руб)** | **Срок реализации проекта** | **Предполагаемый источник финансирования** |
| 1. 1

1 | Автодорога | строительство | 0 | 2018 | Бюджет МО,областной бюджет |
| 2 | Автодорога | строительство | 0 | 2019 |   |
| 3 | Автомобильная дорога | строительство | 0 | 2021 |   |
| 4 | Автомобильная дорога | ремонт | 0 | 2022 |   |
| 5 | Дорожные знаки | установка | 0,4 | 2022-2035г | 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 –0,22 млн.руб.

Финансово-экономическое обоснование программы на 2017 - 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 Щеголянского сельсовета Беловского района Курской области необходимо постоянно актуализировать и дополнять нормативно-правовую базу.