

**АДМИНИСТРАЦИЯ  
БОЛЬШЕЖИРОВСКОГО СЕЛЬСОВЕТА  
ФАТЕЖСКОГО РАЙОНА**

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ  
от 10 августа 2017 г. № 139**

**Об утверждении программы комплексного развития  
транспортной инфраструктуры Большежировского  
сельсовета Фатежского района Курской области  
на 2017-2032годы**

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», постановлением Правительства РФ от 25 декабря 2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», Администрация Большежировского сельсовета Фатежского района постановляет:

1. Утвердить прилагаемую муниципальную Программу комплексного развития социальной инфраструктуры муниципального образования «Большежировский сельсовет» Фатежского района Курской области на 2017 -2032 годы.

2. Контроль за выполнением настоящего постановления возложить на заместителя главы Большежировского сельсовета И.Е.Анисимову.

3. Постановление вступает в силу со дня его подписания.

Глава Большежировского сельсовета  
Фатежского района



У.Н.Субботина

УТВЕРЖДЕНА  
постановлением Администрации  
Большежировского сельсовета  
Фатежского района  
от 10 августа 2017 г. № 139

**Раздел 1. Паспорт  
программы комплексного развития транспортной  
инфраструктуры Большежировского сельсовета Фатежского  
района Курской области на 2017 -2032 годы**

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Большежировского сельсовета Фатежского района Курской области на 2017 -2032 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 «Большежировский сельсовет» Фатежского района Курской области
Заказчик Программы	Администрация Большежировского сельсовета Фатежского района Курской области
Разработчик Программы	Администрация Большежировского сельсовета Фатежского 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;



	<p>д) создание условия для управления транспортным спросом;</p> <p>е) создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;</p> <p>ж) создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;</p> <p>з) создание условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;</p> <p>и) повышение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры.</p>
Важнейшие целевые показатели Программы	<ul style="list-style-type: none"> <li>- повышение безопасности, качества и эффективности использования населением объектов транспортной инфраструктуры;</li> <li>- обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры;</li> <li>- сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры;</li> <li>- повышение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры.</li> </ul>
Сроки и этапы реализации Программы	2017 -2032 годы
Укрупненное описание запланированных мероприятий	<p>асфальтирование 15км улиц с грунтовым и/или щебеночным покрытием;</p> <p>обустройство и оборудование парковочных мест;</p> <p>нанесение дорожной разметки, замена поврежденных и установка новых дорожных ограждений, замена поврежденных и установка недостающих дорожных знаков, установка дорожных знаков индивидуального проектирования;</p> <p>при организации новой жилой застройки предусмотреть строительство улично-дорожной сети (новых улиц, переулков). Доля улиц и проездов от общего количества комплексной жилой застройки должна составлять 5–7%;</p> <p>реконструкция мостовых сооружений, расположенных на территории муниципального образования;</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 200,0 млн. рублей, в т.ч.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2017 год – 0 млн. рублей;</li> <li>2018 год – 2 млн. рублей;</li> <li>2019 год – 8 млн. рублей;</li> <li>2020 год – 12 млн. рублей;</li> <li>2021год – 3 млн. рублей;</li> <li>2022– 2032 годы – 175 млн. рублей;</li> </ul> <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

Большежировский сельсовет расположен в южной части Фатежского района Курской области. На севере он граничит с Солдатским, Верхнехотельским, Миленинским и Глебовским сельсоветами, на востоке с Золотухинским районом, на юге с Курским и Октябрьским районами, на западе с Курчатовским районом. Утвержден в статусе муниципального образования Законом Курской области № 26-ЗКО от 26.04.2010 г.

Площадь Большежировского сельсовета равна 216,9 км<sup>2</sup>, что составляет 16,9% площади Фатежского района. Численность населения сельсовета на 01.01.2017г. составила 2282 человека, средняя плотность населения – 10,5 чел./км<sup>2</sup>.

В состав Большежировского сельсовета входят 48 населенных пунктов, в том числе 2 села, 2 поселка, 21 деревня и 23 хутора. Административным центром муниципального образования является село Большое Жирово с численностью населения 594 человека.

**Таблица №1 Сведения о населении муниципального образования (по населенным пунктам)**

№ п/п	Населенный пункт	Удаленность от центра МО, км	Число дворов	Общая численность
1	с. Большое Жирово	центр	211	594
2	х. Кукуевка	15,1	37	284
3	х. Мелешинка	21	22	183
4	д. Малое Жирово	4,2	31	81
5	п. Бартеневский	11,6	25	78
6	д. Головачи	23,5	9	76
7	д. Томилин Колодезь	7,5	33	73
8	х. Майский	2,8	29	61
9	х. Кореневка	19,9	10	55
10	д. Ушаково	10	26	54
11	д. Кутасовка	1,8	20	51
12	д. Сетное	9,3	14	48
13	д. Полевой Колодезь	7,5	20	46
14	д. Мармыжи	24,6	7	41
15	д. Богдановка	17	16	36
16	д. Скрипеевка	1,9	10	35
17	с. Новое Сдобниково	23,5	15	34
18	д. Бирюковка	2,1	7	33
19	д. Беловка	1,1	9	27
20	д. Чернышевка	1,9	14	27
21	х. Ивановский	16	14	26
22	п. Старое Сдобниково	22,1	12	23
23	х. Кочеток	10	10	21
24	д. Хлынино	21,2	13	21
25	х. Ленина	24,8	5	20



№ п/п	Населенный пункт	Удаленность от центра МО, км	Число дворов	Общая численность
26	д. Головинка	20,3	7	18
27	д. Кромская	22,5	12	18
28	х. Горки	15,6	8	17
29	д. Колычево	15,6	7	17
30	х. Кочеток	16,8	7	17
31	х. Кобелевский	16,1	8	16
32	х. Чибисовка	21	12	16
33	х. Абрамовский	16,2	10	14
34	х. Афонюшенский	15,2	7	14
35	д. Хворостово	23	10	12
36	х. Костина	26,6	7	11
37	х. Поньри	16,3	6	10
38	х. Семеновский	17,9	9	10
39	д. Кукуевка	2	4	9
40	д. Андреевка	19,5	8	8
41	х. Долгий	12,4	7	8
42	х. Волна Революции	26,5	7	8
43	х. Александровский	17	4	7
44	х. Литва	15	7	7
45	х. Амелин	25,9	5	7
46	д. Евдокимовка	14,4	5	6
47	х. Хмельной	21,8	4	3
48	х. Малиховский	16,2	1	1
	ИТОГО:		<b>781</b>	<b>2282</b>

Муниципальное образование имеет хорошее транспортно-географическое положение. По территории сельсовета проходит автомобильная дорога федерального значения М2-«Крым» и дорога регионального значения Фатеж-Золотухино. Межмуниципальные автомобильные дороги связывают сельсовет с районным центром и региональными автодорогами Курской области.

В соответствии с законом Курской области от 26.04.2010 № 26-ЗКО «О преобразовании некоторых муниципальных образований и внесении изменений в отдельные законодательные акты Курской области» Большежировский сельсовет был преобразован путем объединения граничащих между собой муниципальных образований: муниципальное образование «Большежировский сельсовет» Фатежского района Курской области, муниципальное образование «Кромской сельсовет» Фатежского района Курской области и муниципальное образование «Колычевский сельсовет» Фатежского района Курской области в муниципальное образование «Большежировский сельсовет» Фатежского района Курской области.

## 2.2. Социально-экономическая характеристика

Развитие экономики поселения во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая зависит от уровня развития и состояния сети автомобильных дорог местного значения.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям экономики и населения поселения, является одним из наиболее существенных ограничений темпов роста социально-экономического развития Большежировского сельсовета, поэтому совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования имеет важное значение для поселения.

Важными показателями качества жизни населения являются наличие объектов обслуживания, их пространственная, социальная и экономическая доступность. Социальная инфраструктура – система необходимых для жизнеобеспечения человека материальных объектов (зданий, сооружений) и коммуникаций населенного пункта (территории), а также предприятий, учреждений и организаций, оказывающих социальные услуги населению, органов управления и кадров, деятельность которых направлена на удовлетворение общественных потребностей граждан соответственно установленным показателям качества жизни. Обеспеченность такими нормируемыми видами обслуживания, как:

- Дошкольные детские учреждения;
- Общеобразовательные школы;
- Медицинские учреждения;
- Спортивные объекты;
- Учреждения и предприятия обслуживания.

Система социально-бытового обслуживания муниципального образования «Большежировский 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 Большежировского сельсовета включает в себя три общеобразовательные школы, три ФАПа, одно учреждение клубного типа, три библиотеки, три почтовых отделения, предприятия торгово-бытового обслуживания.

**Таблица №2 Обеспеченность населения основными учреждениями социального и культурно-бытового обслуживания по состоянию на 01.01.2017 г**

Наименование учреждений обслуживания	Единица измерения	Емкость объектов	Обеспеченность, %
<i>Образование</i>			
Дошкольные образовательные учреждения	мест	0	0
Общеобразовательные школы	мест	450	123
<i>Спортивные сооружения</i>			
Территория плоскостных спортивных сооружений	га/объект	/0,5	31
Спортивные залы общего пользования	м <sup>2</sup> площ. зала/объект	/80	57
<i>Здравоохранение</i>			
Фельдшерские пункты	объект	3	100
Амбулатория	объект	0	0
<i>Учреждения культуры</i>			
Клубы и дома культуры	мест	300	32
Библиотеки	тыс. том	15	107
<i>Торговля, общественное питание, бытовое обслуживание</i>			
Магазины	м <sup>2</sup> торг. площ.	497	77
Предприятия общественного питания	пос. мест	46	49
<i>Административно-деловые, коммунальные объекты</i>			



Наименование учреждений обслуживания	Единица измерения	Емкость объектов	Обеспеченность, %
Административно-управленческое учреждение	объект	1	
Отделения связи	объект	3	100

Большежировский сельсовет на протяжении длительного периода сохраняет аграрную специализацию, сельсовет специализируется на выращивание зерновых культур, разведение КРС, свиноводства. В области растениеводства на территории сельсовета заняты несколько аграрных предприятий (в т.ч. ООО Кочеток) и крестьянско-фермерские хозяйства.

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

Помимо сельскохозяйственных предприятий на территории Большежировского сельсовета функционируют предприятия торгово-бытового обслуживания.

### 2.3. Характеристика транспортной инфраструктуры по видам транспорта

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

По территории сельсовета проходит участок автомобильная дорога федерального значения М-2 «Крым» и автомобильная дорога регионального значения «Фатеж-Золотухино». Населенные пункты сельсовета соединены между собой и с автодорогами федерального и регионального значения сетью межмуниципальных («Крым»-Кромская) и местных дорог.

Протяженность межмуниципальных дорог сельсовета составляет 20,46 км.

**Таблица №3 - Перечень автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, проходящих по территории Большежировского сельсовета**

№ п/п	Наименование дороги	Категория	Покрытие	Протяженность – по территории сельсовета, км
<i>Автомобильные дороги федерального значения</i>				
1	М-2 «Крым»	II	а/б	5,88
<i>Автомобильные дороги регионального значения</i>				
2	Фатеж - Золотухино	IV	а/б	3,95
<i>Автомобильные дороги межмуниципального значения</i>				
3	«Крым» - Кромская	IV	а/б	18,15
4	Большое Жирово – Скрипеевка-Кутасовка	V	грунт	2,31
	<b>Итого</b>			<b>30,29</b>

Протяженность муниципальных дорог составляет 170 км, в т.ч. с твердым покрытием 1,7 км.

### 2.4. Характеристика сети дорог поселения

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

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

**Таблица №4 – 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	<b>Улицы в жилой застройке:</b>					
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 67,2 км.

Главная улица выделена в с.Большое Жирово, это участок трас М-2 «Крым» проходящий по селу протяженностью 2,2 км. Остальные улицы в населенных пунктах Большежировского сельсовета классифицируются как «улицы в жилой застройке». Общая протяженность улиц в жилой застройке составила 65 км.

Уличным освещением оборудовано 4 км улиц.

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

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

На территории муниципального образования используется легковой автотранспорт и грузовой.

Парковок (парковочных мест) на территории поселения не имеется.

Весь автопарк принадлежит гражданам на праве личной собственности и хозяйствующим субъектам.

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

Во время сезонных полевых работ движение автотранспорта увеличивается за счет проезда сельскохозяйственной техники 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**

Территория Большежировского сельсовета связана с областным и районным центрами автобусным транспортом.

Автомобильным транспортом осуществляются как пассажирские, так и грузоперевозки. По муниципальному образованию «Большежировский сельсовет» Фатежского района Курской области проходят пассажирский автобусный маршрут «Курск-



Фатеж», «Фатеж-Курск» Автобусы курсируют каждый час ежедневно . Так же Автобусные перевозки осуществляют специализированные пассажирские и грузопассажирские предприятия, индивидуальные владельцы автобусов и микроавтобусов.

Водный и воздушный транспорт на территории сельсовета отсутствует.

В самих населенных пунктах сельсовета пассажирские перевозки не осуществляются.

## **2.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения**

На территории с.Большое Жирово для передвижения пешеходов имеются специально отведенные пешеходные дорожки.

Для безопасного перехода граждан через проезжую часть на территории муниципального образования имеются 3 пешеходных перехода в с.Большое Жирово на центральной автотрассе, которые оборудованы 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 транспортных средств не имеют, при использовании спецтехники для содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения заключаются Муниципальные контракты. Для прохождения технического обслуживания автотранспорта собственной производственно-технической базы, оборудования и персонала в Поселении нет.

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

Обстановка с аварийностью на территории Большежировского сельсовета: 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 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;

реконструкция (асфальтирование) автомобильных дорог регионального и местного значения (в т.ч. Большое Жирово – Скрипеевка – Кутасовка, Большое Жирово - Малое Жирово, «Большое Жирово-Малое Жирово» - Чернышевка – Кукуевка – Бирюковка, Долгий - Бартеневский).

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 «Большежировский сельсовет» Фатежского района Курской области имеется следующая нормативная правовая база.

Генеральный план муниципального образования «Большежировский сельсовет» Фатежского района Курской области.

Правила землепользования и застройки территории Большежировский сельсовета Фатежского района Курской области.

Для качественного функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Большежировский сельсовет» Фатежского 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 «Большежировский 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**

На период действия программы прогнозируется увеличение численности населения, а, следовательно, и градостроительной деятельности, что приведет к улучшению социально-экономической обстановки на территории поселения.

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



На период 2017-2032 годов прогнозируется увеличение числа жителей, а увеличение уровня автомобилизации населения и притока автомобильного транспорта в весенне-летний период неизбежно приведет к росту подвижности населения на личном транспорте и увеличению интенсивности движения на дорогах, поэтому в перспективе необходимо сохранять и увеличивать приоритет в перевозках пассажиров видами транспорта, для чего необходимо обновлять парк подвижного состава, использовать экипажи различной вместимости, сокращать наполняемость экипажей, обеспечивать удобные подходы к остановкам общественного транспорта.

### **3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта**

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

Базовыми принципами развития транспортной системы должны стать:

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

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

Повышение мобильности населения как фактора экономического развития.

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

### **3.4. Прогноз развития дорожной сети поселения**

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

### **3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения**

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

### **3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения**

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

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

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

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

Учитывая рост общего числа автомобилей, также увеличится 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	Реконструкция, проектирование или строительство	Затраты на реализацию проекта (млн.руб)	Срок реализации проекта	Предполагаемый источник финансирования
1	асфальтирование порядка 15 км улиц с грунтовым и/или щебеночным покрытием	строительство	10	2017-2032г	средства бюджетов всех уровней, инвестиции
2	Парковочные места	Обустройство, оборудование	5	2017-2032	средства бюджетов всех уровней, инвестиции
3	при организации новой жилой застройки предусмотреть строительство улично-дорожной сети (новых улиц, переулков). Доля улиц и проездов от общего количества комплексной жилой застройки должна составлять 5–7%;	строительство	10	2017-2032г	средства бюджетов всех уровней, инвестиции
4	Дорожные знаки	установка	1,5	2017-2032г	средства бюджетов всех уровней, инвестиции
5	Дорожные разметки	Приобретение материалов, разметка	1	2017-2032г	средства бюджетов всех уровней, инвестиции
6	реконструкция мостовых сооружений и дорог, расположенных на территории муниципального образования	реконструкция	4	2017-2032г	средства бюджетов всех уровней, инвестиции

## 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 – 200,0 млн.руб.

Финансово-экономическое обоснование программы на 2017 - 2032 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**

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

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

7.3. Оценка осуществляется по следующим критериям:

7.3.1. 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.

7.3.2. Соответствие объемов фактического финансирования запланированным объемам.

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



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

где:  $\Phi$  – степень уровня финансирования мероприятий Программы за отчетный период;  
 $\Phi_{\text{факт}}$  – фактический объем финансирования мероприятий Программы за отчетный период;  
 $\Phi_{\text{план}}$  – объем финансирования мероприятий, предусмотренный Программой на отчетный период.

### 7.3.3. Выполнение запланированных мероприятий.

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

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

где:  $M_j$  – показатель степени выполнения мероприятия Программы за отчетный период;  
 $M_{\text{факт}}$  – фактически полученный результат по мероприятию за отчетный период;  
 $M_{\text{план}}$  – предусмотренный Программой ожидаемый результат по мероприятию за отчетный период;  
 $j$  – порядковый номер мероприятия Программы.

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

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

где:  $M$  – среднее значение степени выполнения запланированных мероприятий Программы за отчетный период;  
 $\sum M_j$  – сумма оценок степени выполнения запланированных мероприятий Программы за отчетный период;  
 $K$  – количество мероприятий Программы, подлежащих выполнению в отчетном периоде.

7.4. При проведении Оценки определяется показатель эффективности использования финансовых средств ( $\mathcal{E}$ ), как отношение среднего показателя степени выполнения запланированных мероприятий ( $M$ ) к степени уровня финансирования ( $\Phi$ ).

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

где:  $\mathcal{E}$  – эффективность использования финансовых средств Программы за отчетный период;  
 $M$  – среднее значение степени выполнения запланированных мероприятий Программы за отчетный период;  
 $\Phi$  – степень уровня финансирования мероприятий Программы в отчетном периоде.

7.5. Показатель эффективности реализации Программы определяется как произведение среднего значения достижения запланированных значений целевых показателей ( $I$ ) и показателя эффективности использования финансовых средств Программы ( $\mathcal{E}$ ) по следующей формуле:

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

где:  $P$  – показатель эффективности реализации Программы за отчетный период;  
 $I$  – среднее значение достижения запланированных значений целевых показателей Программы за отчетный период;  
 $\mathcal{E}$  – эффективность использования финансовых средств Программы в отчетном периоде.

7.6. Вывод об эффективности реализации Программы формируется на основании значений  $P$ .

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 Большежировский сельсовет Фатежского района Курской области необходимо постоянно актуализировать и дополнять нормативно-правовую базу.