



**Собрание депутатов
Некрасовского сельсовета Рыльского района**

РЕШЕНИЕ

от 31.10.2017 № 93

Об утверждении Программы комплексного развития систем транспортной инфраструктуры муниципального образования «Некрасовский сельсовет» Рыльского района Курской области на 2017-2021 годы и на перспективу до 2026 года

В соответствии с Федеральным законом от 29 декабря 2014 года №456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», постановлением Правительства РФ от 25 декабря 2015 года №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», генеральным планом муниципального образования «Некрасовский сельсовет» Рыльского района Курской области, Собрание депутатов Некрасовского сельсовета Рыльского района РЕШИЛО:

1. Утвердить прилагаемую Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Некрасовский сельсовет» Рыльского района Курской области на 2017-2021 годы и на перспективу до 2026 года.

2. Настоящее решение обнародовать на информационных стендах Некрасовского сельсовета Рыльского района и разместить на официальном сайте Администрации Некрасовского сельсовета Рыльского района в сети Интернет.

3. Настоящее решение вступает в силу с 01 ноября 2017 года.

Председатель Собрания депутатов
Некрасовского сельсовета Рыльского района


Л.Г.Ламонова

Глава Некрасовского сельсовета
Рыльского района

С.П.Шульгин



ПРОГРАММА



КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ СИСТЕМ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
«НЕКРАСОВСКИЙ СЕЛЬСОВЕТ»
РЫЛЬСКОГО РАЙОНА КУРСКОЙ ОБЛАСТИ

УТВЕРЖДЕНА

решением Собрания депутатов
Некрасовского сельсовета
Рыльского района Курской области
от 31 октября 2017 года № 93

ПРОГРАММА

**комплексного развития систем
транспортной инфраструктуры
муниципального образования
«НЕКРАСОВСКИЙ СЕЛЬСОВЕТ»
Рыльского района Курской области
на 2017-2021 годы и на перспективу до 2026**

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

г. Курск 2017 г.

Содержание

Введение.....	4
Раздел 1. Паспорт Программы.....	7
Раздел 2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры	9
Раздел 3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории муниципального образования	28
Раздел 4. Укрупнённая оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры.....	41
Раздел 5. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Некрасовского сельсовета.....	42
Раздел 6. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.....	48
Раздел 7. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	49
Раздел 8. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования	52

Введение

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования - документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования разрабатываются и утверждаются органами местного самоуправления муниципального образования на основании генеральных планов поселения и должны обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Программа направлена на развитие транспортно-коммуникационного комплекса, а также транспортно-логистической системы, способных в полном объеме удовлетворять потребностям экономики и населения в транспортных и логистических услугах. Интегрированная устойчивая транспортная система муниципального образования должна способствовать сбалансированному развитию всех секторов экономики сельсовета, а также содержать в себе социальные и экологические аспекты.

Развитие транспортной отрасли будет направлено на повышение уровня развития инфраструктуры в транспортных отраслях: автодорожной, и повышение уровня интеграции транспортно-коммуникационного комплекса. Горизонтом прогнозирования для Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования, в соответствии с утвержденными Генеральным планом, установлен 2026 год. На всем диапазоне прогнозирования выделены следующие этапы: с 2017 по 2021 годы, 2022-2026 годы,

Программа разработана как система мероприятий, обеспечивающих реализацию на территории районного центра муниципальных и областных целевых программ, в части, касающейся транспортной инфраструктуры Некрасовского сельсовета Рыльского района Курской области.

В настоящее время в целом деятельность транспортной инфраструктуры Некрасовского сельсовета характеризуется недостаточным качеством предоставления транспортных услуг, неэффективным использованием транспортного комплекса и проблемами с загрязнением окружающей среды.

Отмечается несоответствие фактического объема инвестиций в модернизацию объектов транспортной инфраструктуры. Объем планово-предупредительных ремонтов в транспортном комплексе достаточно близок к объему аварийно-восстановительных работ. Это ведет к снижению надежности работы системы транспортной инфраструктуры.

Для повышения качества предоставления транспортных услуг и эффективности использования транспортных ресурсов необходимо обеспечить реализацию проектов строительства, модернизации объектов транспортной инфраструктуры в соответствии с разработанной Программой комплексного развития систем транспортной инфраструктуры муниципального образования «Некрасовский сельсовет» Рыльского района Курской области на период 2017 – 2021 годы и на перспективу до 2026 года.

Для достижения основной цели необходимо решить следующие задачи:

- выполнение комплекса работ по поддержанию, оценке надлежащего технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и искусственных сооружениях на них (содержание дорог и сооружений на них);
- выполнение комплекса работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности (ремонт дорог);
- выполнение комплекса работ по замене или восстановлению конструктивных элементов автомобильных дорог, дорожных сооружений и их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильных дорог и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности (капитальный ремонт дорог и сооружений на них);
- подготовка проектной документации на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них;
- увеличение протяженности, изменение параметров автомобильных дорог общего пользования, ведущее к изменению класса и категории автомобильной дороги (строительство или реконструкция дорог и искусственных сооружений на них);

- сохранение протяженности, соответствующих нормативным требованиям внутригородских автомобильных дорог общего пользования за счет ремонта и капитального ремонта автомобильных дорог, с улучшением условий движения автотранспорта;

При разработке муниципальной программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования были использованы следующие нормативные документы:

- Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;

- Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Требования к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;

- Градостроительный кодекс Российской Федерации;

- Внесение изменений в генеральный план муниципального образования «Некрасовский сельсовет» Рыльского района Курской области;

- Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

- Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;

- Поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года Пр-701;

- Государственная программа Курской области «Развитие транспортной системы, обеспечение перевозки пассажиров в Курской области и безопасности дорожного движения», утвержденная постановлением Администрации Курской области от 22.10.2013 г № 768-па;

- Стратегия социально-экономического развития Курской области до 2020 года;

- Схемы территориального планирования Курской области;

- Постановление администрации Рыльского района Курской области «Об утверждении муниципальной программы Рыльского района Курской области «Модернизация сети автомобильных дорог Рыльского района Курской области на 2014-2020 годы»;

- Муниципальная программа Рыльского района Курской области «Развитие транспортной системы, обеспечение перевозки пассажиров в Рыльском районе Курской

области и безопасности дорожного движения в 2015-2021годах».

Раздел 1. Паспорт Программы

Наименование Программы	Программа комплексного развития систем транспортной инфраструктуры муниципального образования «Некрасовский сельсовет» Рыльского района Курской области на период 2017 – 2021 годы и на перспективу до 2026 года (далее – Программа)
Основание для разработки Программы	<ul style="list-style-type: none">▪ Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;▪ Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Требования к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;▪ Градостроительный кодекс Российской Федерации;▪ Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;▪ Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;▪ Поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года Пр-701;▪ Муниципальный контракт на разработку программы комплексного развития систем транспортной инфраструктуры муниципального образования Некрасовский сельсовет Рыльского района Курской области на период 2017 – 2021 годы и на перспективу до 2026 года.
Заказчик Программы	Администрация Некрасовского сельсовета Рыльского района Курской области: 307345, Курская область, Рыльский район, д. Некрасово, д.15
Разработчик Программы	Индивидуальный предприниматель Воробьев А.А.; 305019 Курск, ул. Нижняя Раздельная, д. 41
Основные цели Программы:	<ul style="list-style-type: none">▪ Развитие транспортно-коммуникационного комплекса, а также транспортно-логистической системы, способных в полном объеме удовлетворять потребности экономики и населения в транспортных и логистических услугах.▪ Установить сроки ввода в эксплуатацию новых, реконструированных и модернизированных объектов транспортной инфраструктуры, обеспечивающих своевременность подключения объектов перспективного строительства к системам коммунальной инфраструктуры;▪ Определить объемы и очередность капитальных вложений в новое строительство, реконструкцию и модернизацию объектов транспортной инфраструктуры;▪ Установить источники финансирования капитальных вложений в новое строительство, реконструкцию и модернизацию объектов транспортной инфраструктуры;▪ Установить доступность транспортных услуг для населения на всем периоде действия Программы;▪ На основе динамики численности населения и его возрастной структуры, структуры доходов и расходов населения и бюджета сельсовета, жилищного строительства и строительства прочих объектов, прогнозирования экономики

	<p>муниципального образования определить баланс потребностей в транспортных услугах на всех этапах разработки Программы с 2017 по 2026 гг.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Создание базового документа для дальнейшей разработки инвестиционных и производственных программ организаций транспортной инфраструктуры. ▪ Разработка единого комплекса мероприятий, направленных на обеспечение оптимальных решений системных проблем в области функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Некрасовский сельсовет» Рыльского района Курской области
Задачи Программы	<ul style="list-style-type: none"> - Обеспечение требуемого технического состояния сети автомобильных дорог района, их пропускной способности, эффективно содействующей развитию экономики, улучшению качества жизни населения района, созданию безопасных условий движения; - удовлетворение потребностей населения Некрасовского сельсовета Рыльского района Курской области в безопасных и качественных перевозках автомобильным транспортом; - сокращение смертности от дорожно-транспортных происшествий
Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры	<p>Для автодорог:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям составит 25,0 процентов; • Протяженность автомобильных дорог общего пользования муниципального значения составит 37,5 километра; • Протяженность автомобильных дорог общего пользования муниципального значения с твердым покрытием составит 14,5 километров. • Количество отремонтированных километров автомобильных дорог общего пользования муниципального значения за период реализации программы составит 10,7 километров; • Обеспеченность автодорогами общего пользования местного значения в сельском поселении составит 100%. <p>В области безопасности движения:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Соотношение числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях в 2017 году к числу погибших в 2021 году реализации программы уменьшится на 0,5%; • Число дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими сократится на 10%; <p>Число погибших в дорожно-транспортных происшествиях снизится на 5%.</p>
Сроки и этапы реализации Программы	<p>Период реализации Программы 2017 - 2026 годы.</p> <p>Этапы осуществления Программы:</p> <p>1-й этап: 2017-2021 годы;</p> <p>2-й этап: 2022-2026 годы.</p>
Основные мероприятия Программы	<p>В области автодорог</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Содержание автомобильных дорог общего пользования муниципального значения ▪ Ремонт автомобильных дорог общего пользования муниципального значения

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Приобретение имущества, необходимого для обслуживания автомобильных дорог общего пользования муниципального значения ▪ Строительство автомобильных дорог общего пользования муниципального значения <p>В области безопасности движения:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения; ▪ осуществление организационно-планировочных и инженерных мероприятий, направленных на совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов; ▪ развитие автоматизированной системы управления дорожным движением и системы контроля за соблюдением водителями транспортных средств Правил дорожного движения; ▪ повышение эффективности работы служб, ликвидирующих последствия дорожно-транспортных происшествий
<p>Объемы и источники финансирования Программы</p>	<p>Общий объем финансовых ресурсов, необходимых для реализации Программы комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории Некрасовского сельсовета за счет всех источников финансирования составит 10300 тыс. руб., в том числе:</p> <p>1-й этап Программы – 5400 тыс. руб.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2017 год – 150 тыс. руб. • 2018 год – 1350 тыс. руб. • 2019 год – 1200 тыс. руб. • 2020 год – 2100 тыс. руб. • 2021 год – 600 тыс. руб. <p>2-й этап Программы – 4900 тыс. руб.</p> <p>Реализация Программных мероприятий предлагается за счет:</p> <ul style="list-style-type: none"> • бюджетные источники, всего, 10300 тыс. руб., в том числе: ✓ средства федерального бюджета – 0 тыс. руб. ✓ средства областного бюджета – 9800 тыс. руб. ✓ средства местного бюджета – 500 тыс. руб. <p>Объемы финансирования Программы за счет средств федерального, областного и местного бюджетов ежегодно уточняются исходя из их возможностей на соответствующий финансовый год.</p>

Раздел 2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

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

Некрасовский сельсовет расположен в юго-восточной части Рыльского района. На севере он граничит с МО «Пригородненский сельсовет», с МО «Дуровский сельсовет» и МО «город Рыльск», с восточной стороны с МО «Малогнеушевский сельсовет» и с

Кореневским районом, с западной стороны с МО «Ломакинский сельсовет» и МО «Дуровский сельсовет», с южной стороны с Глушковским районом.

Границы и статус Некрасовского сельсовета установлены Законом Курской области № 48-ЗКО «О муниципальных образованиях Курской области» от 21 октября 2004 года и Законом Курской области от 26 апреля 2010 года № 26-ЗКО.

Площадь Некрасовского сельсовета Рыльского района составляет 17850,0 га.

В состав Некрасовского сельсовета включено шестнадцать населенных пунктов: д. Некрасово, с. Волобуево, д. Слободка, д. Семеново, д. Малонизовцево, д. Тимохино, д. Романово, д. Поповка, д. Луговка, с. Артюшково, д. Ишутино, д. Моршнево, с. Большенизовцево, д. Шапошниково, д. Сухая, х. Арсенов. Административным центром является д. Некрасово.

Численность населения на 01.01.2017 г. составила 1542 человек.

Климат умеренно-континентальный со средней температурой января $-9,4^{\circ}\text{C}$, июля $+19^{\circ}\text{C}$. Расчетная температура для проектирования $+26^{\circ}\text{C}$. Среднегодовое количество осадков составляет 583 мм. Высота снежного покрова достигает 45 см, глубина промерзания почвы $\text{min} = 38$ см, $\text{max} = 128$ см. Преобладающими ветрами являются ветры западного и юго-западного направлений.

Муниципальное образование имеет выгодное транспортное положение. Планировочная структура Некрасовского сельсовета сложилась исторически вдоль дорожных планировочных осей, таких как д. Некрасово - с. Волобуево - д. Слободка - д. Семеново - д. Малонизовцево - д. Тимохино - д. Романово - д. Поповка - д. Луговка - с. Артюшково - д. Ишутино - д. Моршнево и с. Большенизовцево - д. Шапошниково - д. Сухая - х. Арсенов, а также сетью небольших местных автодорог.

Дорожные планировочные оси дополнены региональной автотрассой «38К-040» и местной автотрассой «Рыльск-Артюшково».

Основной планировочный центр располагается в деревне Некрасово.

Планировочный центр в центре села носит административно-деловой характер с торгово-досуговыми функциями. Здесь расположены здания Администрации, клуба, почты, торговые объекты и иные объекты общественно бытового назначения.

Муниципальное образование газифицировано не полностью. Основным видом деятельности населения является сельское хозяйство.

Дорожное хозяйство - важнейший элемент производственной инфраструктуры, определяющий уровень развития транспортной системы России и оказывающий огромное влияние на развитие других отраслей экономики. Создание динамично развивающегося, сбалансированного и устойчиво функционирующего дорожного хозяйства является

необходимым условием для обеспечения подъема экономики, эффективной деятельности хозяйствующих субъектов и повышения качества жизнедеятельности населения.

Важнейшей составной частью транспортной системы Рыльского района Курской области и Некрасовского сельсовета являются автомобильные дороги. От уровня их транспортно-эксплуатационного состояния способствует достижению устойчивого экономического роста района, улучшению условий для предпринимательской деятельности, повышению качества жизни населения.

В настоящее время транспортно-эксплуатационное состояние сети автомобильных дорог общего пользования муниципального значения не может считаться удовлетворительным, поскольку более 62,5 процентов автодорог не соответствуют требованиям нормативных документов, современным стандартам их эксплуатации и современным экономическим потребностям области. Значительная часть автомобильных дорог общего пользования регионального значения имеет высокую степень износа.

В последние годы увеличение экономической активности населения и рост парка автотранспортных средств привели к резкому повышению числа дорожно-транспортных происшествий. Одна из причин - сопутствующие дорожные условия, связанные с наличием автомобильных дорог, не отвечающих современным требованиям к их техническим характеристикам. Требуется особое внимание к работам по содержанию автомобильных дорог, включающим в себя своевременное устранение ямочности и других дефектов дорожных покрытий, нанесение дорожной разметки, установку и замену недостающих элементов обустройства, заделку трещин, освещение, устройство парковочных мест, повсеместный весовой контроль и другие работы, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения, удобства и повышением комфортности эксплуатации автодорог и увеличением срока службы их покрытий.

Соответствие сети автомобильных дорог современным условиям их эксплуатации - важное условие для обеспечения эффективного экономического и социального развития района, определяющее основную цель функционирования дорожного хозяйства: формирование сети автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, отвечающей потребности в перевозках автомобильным транспортом и обеспечивающей круглогодичные между населенными пунктами.

Для наиболее эффективного достижения цели, поставленной современной экономикой перед дорожным хозяйством, была разработана областная целевая программа "Модернизация сети автомобильных дорог Курской области (2012 - 2014 годы)", действие которой прекращается досрочно, начиная с 2014 года в связи с изменениями, внесенными в Бюджетный кодекс Российской Федерации Федеральным Законом от 07.05.2013 года №

104-ФЗ. По прогнозной оценке на конец досрочного завершения действующей районной целевой программы (на 01.01.2014 г.) ориентировочная ситуация состояния сети автомобильных дорог общего пользования Рыльского района Курской области и Некрасовского сельсовета следующая:

- доля протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования муниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составляет 19 процентов;

- актуальным остается вопрос развития сети автомобильных дорог местного значения, имеет место потребность в предоставлении субсидий из областного бюджета бюджету муниципального района «Рыльский район» Курской области на осуществление дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения.

Мероприятия, предусмотренные муниципальной программой, направлены на ликвидацию сложившейся ситуации и призваны обеспечить потребность экономики и населения в сети автомобильных дорог, отвечающей современным требованиям к их техническому состоянию и условиям эксплуатации.

Широкая сеть автомобильных дорог имеет выход на магистральные транспортные потоки федерального значения. Объездные автодороги обеспечивают транзит транспортного потока, минуя крупные населенные пункты.

Все населенные пункты района связаны с районным центром – городом Рыльск автомобильными дорогами с твердым покрытием.

Развивается маршрутная сеть автомобильного транспорта общего пользования в сельской местности. Сокращается количество населенных пунктов, не имеющих регулярного автобусного сообщения.

За последние годы автомобильный транспорт в Рыльском районе Курской области выполняет 100% перевозок пассажиров.

2.2. Социально-экономическая характеристика поселения, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта

Муниципальное образование «Некрасовский сельсовет» Рыльского района Курской области с северной стороны граничит с МО «Пригородненский сельсовет», с МО «Дуровский сельсовет» и МО «город Рыльск», с восточной стороны с МО «Малогнеушевский сельсовет» и с Кореневским районом, с западной стороны с МО «Ломакинский сельсовет» и МО «Дуровский сельсовет», с южной стороны с Глушковским районом.

Общее число дворов в муниципальном образовании составляет 723

индивидуальных домовладений. В жилой застройке населенных пунктов в основном преобладают одноэтажные здания, материал построек - кирпич и пиломатериалы. Улицы имеют одностороннюю и двустороннюю застройку.

Большинство жилых помещений в муниципальном образовании «Некрасовский сельсовет» имеют износ от 60 до 80%. Ветхое и аварийное жильё отсутствует.

Централизованным водоснабжением обеспечены не все населённые пункты сельсовета. Обеспечение водой предусмотрено от существующих водонапорных скважин. Система хозяйственного питьевого водоснабжения кольцевая.

Обеспеченность жилищного фонда инженерной инфраструктурой находится на низком уровне, системой водоснабжения охвачено 56 % домовладений, центральные канализация, газ и теплоснабжение отсутствуют.

Общие данные, влияющие на формирование Программы муниципального образования «Некрасовский сельсовет» Рыльского района Курской области на период до 2026 года:

- Общая площадь (2017 г.) – 178,5 км².
- Численность населения на 01.01.2017 г. – 1542 чел.
- Ввод в действие жилых домов за счет всех источников финансирования за 2016 год – 1 тыс.м²
- Оборот розничной торговли по Некрасовскому сельсовету Рыльского района Курской области за 2016 год более 900 тыс. руб.

Транспорт, как инфраструктурная отрасль, обеспечивает базовые условия жизнедеятельности и развития поселения в целом. Транспортное сообщение с районным центром осуществляется автобусными (периодичность - 1 рейса в неделю по пятницам) и маршрутными (периодичность 2 раза в день) перевозками.

Таблица. Автобусные маршруты, обслуживаемые ОГУП «Рыльская автоколонна №1772»

№ п/п	Маршруты движения междугородных и пригородных автобусов
1	Артюшково – Семеново – Некрасово – Рыльск

Пассажирские перевозки общественным автомобильным транспортом на территории района осуществляет ОГУП «Рыльская автоколонна 1772». Значительное развитие получил легковой автотранспорт. В целях реализации Федерального закона "О навигационной деятельности", для осуществления контроля и повышения безопасности городских, пригородных и междугородних пассажирских перевозок на территории Рыльского района Курской области и Некрасовского сельсовета все автобусы автотранспортного предприятия подключены к системе ГЛОНАСС/GPS.

В то же время развитие автомобильного транспорта в муниципальном образовании

сталкивается с определенными проблемами, требующими решения. К ним, в первую очередь, следует отнести:

- состояние нормативно-правовой базы;
- значительное снижение роли таких важнейших регуляторов в осуществлении государственной политики на автотранспорте, как лицензирование и сертификация услуг;
- рост транспортных издержек;
- значительный износ парка пригородных автобусов;
- достигнутый уровень развития инфраструктуры, включая, в первую очередь, дорожную сеть, значительно отстает от темпов автомобилизации и не соответствует современным нормам и условиям эффективного функционирования автомобильного транспорта;
- увеличение на маршрутах количества автобусов малой вместимости;
- недостаточное финансирование содержания и развития транспортной инфраструктуры;
- отсутствие эффективных механизмов финансовой компенсации перевозок льготных категорий пассажиров, что приводит к значительным убыткам транспортных организаций.

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

Железнодорожный транспорт. Ближайшая железнодорожная станция ст. Рыльск находится в 18 км от сельсовета.

Водный транспорт. На территории сельского поселения водный транспорт не используется, никаких мероприятий по обеспечению водным транспортом не планируется.

Воздушный транспорт также не используется.

2.3.1. Внешний транспорт

Основу транспортного обеспечения муниципального образования составляет автомобильный транспорт. Значительное развитие получил легковой автотранспорт. За последние 10 лет парк легковых автомобилей увеличился в 1,2 раза.

Перевозку сельских пассажиров на территории района осуществляет ОГУП «Рыльская автоколонна №1772». Количество автобусных маршрутов – 1. По расчетам специалистов и из опыта работы предприятия, это оптимальное количество маршрутов. Не имеют регулярного автобусного сообщения малочисленные населенные пункты, не имеющие

дорог с твердым покрытием, которые соответствовали бы требованиям ГИБДД.

Внешние транспортные связи Некрасовского сельсовета осуществляются автомобильным транспортом. Транспортная связь с районным и областным центрами осуществляется общественным транспортом (автобусное сообщение, маршрутное такси). Грузовой транспорт в основном представлен сельскохозяйственной техникой.

Муниципальное образование охвачено сетью местных дорог д. Некрасово - с. Волобуево - д. Слободка - д. Семеново - д. Малонизовцево - д. Тимохино - д. Романово - д. Поповка - д. Луговка - с. Артюшково - д. Иштутино - д. Моршнево и с. Большенизовцево - д. Шапошниково - д. Сухая - х. Арсенов выходящих на региональную автотрассу «38К-040» и местную автотрассу «Рыльск-Артюшково».

Таблица. Перечень автомобильных дорог, расположенных на территории Некрасовского сельсовета Рыльского района Курской области.

Населенный пункт муниципального района	Наименование дороги	Протяженность, км										Балансодержатель
		автомобильной дороги от ближайшей существующей автомобильной дороги с асфальтобетонным (цементобетонным) покрытием до населенного пункта					уличной дорожной сети					
		всего	в т.ч. по видам дорожной одежды:				всего	в т.ч. по видам дорожной одежды:				
			грунт	щебен ь	цементобетон	Асфальтобетон		грунт	щебен ь	цементобетон	Асфальтобетон	
д.Романово	д.Романово	3,0	2,5	0,5			2,65	2,65				Бесхоз.
д.Тимохино	д.Тимохино	2,5				2,5	1,8	1,3		0,2	0,3	Обл./бесх
д.Малонизовцево	д.Малонизовцево	1,0	1,0				1,4	1,4				Бесхоз.
д. Семеново	д. Семеново	2,0				2,0	4,1	4,1				Обл./бесх
д. Некрасиво	д. Некрасиво	3,5				3,5	3,2	1,1			2,1	Обл./бесх
д Слободка	д Слободка	2,6	1,1	1,5			1,0	1,0				Обл./бесх
с.Волобуево	с.Волобуево	3,0	3,0				1,5	1,5				Бесхоз.
д.Моршнево	д.Моршнево	2,0	2,0				1,3	1,3				Бесхоз.
с.Артюшково	с.Артюшково	1,5				1,5	1,8	0,7			1,1	Обл./бесх
д.Иштутино	д.Иштутино	2,23				2,23	2,8	1,1	0,9		0,8	район/с/с
с.Большенизовцево	с.Большенизовцево	1,5				1,5	5,8	5,0			0,8	Обл./бесх
д.Сухая	д.Сухая	1,1				1,1	4,3	2,8			1,5	Обл./бесх
д.Поповка	д.Поповка	3,0	3,0				2,5	2,5				Бесхоз.
д.Луговка	д.Луговка	1,5	1,5				1,1	1,1				Бесхоз.
д.Шапошниково	д.Шапошниково	4,0	4,0				1,2	1,2				Бесхоз.
х. Арсенов	х. Арсенов	3,0	3,0				0,5	0,5				Бесхоз.
ИТОГО:		37,43	21,1	2,0		14,33	36,95	29,25	0,9	0,2	6,6	

Общая протяженность автодорог общего пользования с асфальтовым покрытием, на территории Некрасовского сельсовета, составляет примерно 15 км, и не асфальтированных автомобильных дорог общего пользования примерно 21 км.

В то же время развитие автомобильного транспорта в районе сталкивается с определенными проблемами, требующими решения. К ним, в первую очередь, следует отнести:

- состояние нормативно-правовой базы;
- значительное снижение роли таких важнейших регуляторов в осуществлении государственной политики на автотранспорте, как лицензирование и сертификация услуг;
- рост транспортных издержек;
- значительный износ парка пригородных автобусов;
- достигнутый уровень развития инфраструктуры, включая, в первую очередь, дорожную сеть, значительно отстает от темпов автомобилизации и не соответствует современным нормам и условиям эффективного функционирования автомобильного транспорта;
- увеличение на маршрутах количества автобусов малой вместимости;
- недостаточное финансирование содержания и развития транспортной инфраструктуры;
- отсутствие эффективных механизмов финансовой компенсации перевозок льготных категорий пассажиров, что приводит к значительным убыткам транспортных организаций.

Приоритетными направлениями в решении основных проблем развития автомобильного пассажирского транспорта на период до 2021 года являются:

- совершенствование нормативно-правовой базы по обеспечению функционирования автотранспортной отрасли;
- создание интеллектуальной транспортной системы Некрасовского сельсовета Рыльского района Курской области на основе навигационных технологий;
- расширение системы безналичной оплаты проезда;
- внедрение стандартов оказания транспортных услуг населению Некрасовского сельсовета Рыльского района Курской области;
- обеспечение доступности информации о деятельности транспортных организаций для населения Некрасовского сельсовета Рыльского района Курской области;
- оптимизация маршрутной сети;
- сокращение временных затрат пассажиров на поездки;
- организация маршрутов регулярных перевозок для населения, проживающего в отдаленных населенных пунктах Некрасовского сельсовета Рыльского района Курской

области;

- улучшение качества пассажирских перевозок;
- развитие механизмов государственно-частного партнерства, привлечение частных инвесторов в развитие объектов транспортной инфраструктуры, в том числе обновление парка автотранспортных средств;
- создание экономических условий и механизмов для обновления автотранспортной инфраструктуры, обеспечивающей устойчивое функционирование отрасли;
- снижение всех видов издержек, связанных с осуществлением автотранспортной деятельности;
- обеспечение взаимодействия автомобильного транспорта с другими видами транспорта и установление рациональной сферы его применения во всех видах сообщения;
- повышение эффективности работы транспортного предприятия.

2.3.2. Характеристика сети дорог поселения, параметры дорожного движения

2.3.2.1. Основные понятия.

В настоящей Программе используются следующие основные понятия:

- **автомобильная дорога** – объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся её технологической частью, – защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог;
- **защитные дорожные сооружения** – сооружения, к которым относятся элементы озеленения, имеющие защитное значение; заборы; устройства, предназначенные для защиты автомобильных дорог от снежных лавин; шумозащитные и ветрозащитные устройства; подобные сооружения;
- **искусственные дорожные сооружения** – сооружения, предназначенные для движения транспортных средств, пешеходов и прогона животных в местах пересечения автомобильных дорог иными автомобильными дорогами, водотоками, оврагами, в местах, которые являются препятствиями для такого движения, прогона (зимники, мосты, переправы по льду, путепроводы, трубопроводы, тоннели, эстакады, подобные сооружения);
- **производственные объекты** – сооружения, используемые при капитальном ремонте, ремонте, содержании автомобильных дорог;

- **элементы обустройства автомобильных дорог** – сооружения, к которым относятся дорожные знаки, дорожные ограждения, светофоры и другие устройства для регулирования дорожного движения, места отдыха, остановочные пункты, объекты, предназначенные для освещения автомобильных дорог, пешеходные дорожки, пункты весового и габаритного контроля транспортных средств, пункты взимания платы, стоянки (парковки) транспортных средств, сооружения, предназначенные для охраны автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений, тротуары, другие предназначенные для обеспечения дорожного движения, в том числе его безопасности, сооружения, за исключением объектов дорожного сервиса;

- **дорожная деятельность** – деятельность по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог;

- **владелец автомобильных дорог** – администрация сельского поселения;

- **пользователи автомобильными дорогами** – физические и юридические лица, использующие автомобильные дороги в качестве участников дорожного движения;

- **реконструкция автомобильной дороги** – комплекс работ, при выполнении которых осуществляется изменение параметров автомобильной дороги, её участков, ведущее к изменению класса и (или) категории автомобильной дороги либо влекущее за собой изменение границы полосы отвода автомобильной дороги;

- **капитальный ремонт автомобильной дороги** – комплекс работ по замене и (или) восстановлению конструктивных элементов автомобильной дороги, дорожных сооружений и (или) их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильной дороги и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги и не изменяются границы полосы отвода автомобильной дороги;

- **ремонт автомобильной дороги** – комплекс работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильной дороги, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги;

- **содержание автомобильной дороги** – комплекс работ по поддержанию надлежащего технического состояния автомобильной дороги, оценке её технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения;

Иные понятия и термины использованы в настоящей Программе в значениях, определенных Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в

отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. При выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использованием специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д. Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков недоремонта.

Учитывая вышеизложенное, в условиях ограниченных финансовых средств стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них. Цели и задачи программы формировались исходя из состояния дорожной отрасли Курской области в настоящее время, которое обусловлено рядом проблем, негативно влияющих на её развитие:

- основные фонды дорожного хозяйства обновляются недостаточными темпами, их износ достиг 75 - 80 процентов и продолжает увеличиваться;
- все более резко проявляется дефицит пропускной способности региональной дорожной сети, развитие дорожной сети не соответствует темпам автомобилизации области;
- не обеспечены подъездами объекты социальной сферы на территории муниципального образования;
- не соответствует нормативным требованиям состояние улично-дорожной сети прилегающих улиц к центру деревни Некрасово.

Улично-дорожная сеть Некрасовского сельсовета представляет собой часть территории, ограниченной красными линиями и предназначенной для движения транспортных средств и пешеходов, прокладки инженерных коммуникаций, размещения зеленых насаждений, 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	-

Остальные улицы в населенных пунктах Некрасовского сельсовета классифицировались как «Улицы в жилой застройке». Общая протяженность улиц в жилой застройке составила 36,95 км, в том числе с твердым покрытием 6,6 км.

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

Улично-дорожную сеть следует проектировать в виде непрерывной системы с учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного и пешеходного движения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки. В составе улично-дорожной сети следует выделять улицы и дороги магистрального и местного значения, а также главные улицы. Категории улиц и дорог муниципальных образований следует назначать в соответствии с классификацией, приведенной в таблице.

В настоящее время транспортно-эксплуатационное состояние сети автомобильных

дорог общего пользования муниципального значения не может считаться удовлетворительным, поскольку более 62,5 процентов автодорог не соответствуют требованиям нормативных документов, современным стандартам их эксплуатации и современным экономическим потребностям области. Значительная часть автомобильных дорог общего пользования регионального значения имеет высокую степень износа.

Таблица. Категория улиц и дорог и их основное назначение

Категория дорог и улиц	Основное назначение дорог и улиц
Магистральные дороги:	
скоростного движения	скоростная транспортная связь в крупных городах: выходы на внешние автомобильные дороги, к крупным зонам массового отдыха и поселениям в системе расселения. Пересечения с магистральными улицами и дорогами в разных уровнях
регулируемого движения	транспортная связь между районами крупных городских округов на отдельных направлениях и участках преимущественно грузового движения, осуществляемого вне жилой застройки, выходы на внешние автомобильные дороги, пересечения с улицами и дорогами в одном уровне
Магистральные улицы:	
общегородского значения:	
непрерывного движения	транспортная связь между жилыми, производственными зонами и общественными центрами в крупных и больших городских округах, а также с другими магистральными улицами, городскими и внешними автомобильными дорогами. Обеспечение движения транспорта по основным направлениям в разных уровнях
регулируемого движения	транспортная связь между жилыми, производственными зонами и центром городского округа, центрами планировочных районов; выходы на магистральные улицы и дороги и внешние автомобильные дороги. Пересечения с магистральными улицами и дорогами в одном уровне
районного значения:	
транспортно-пешеходные	транспортная и пешеходная связь между жилыми районами, а также между жилыми и производственными зонами, общественными центрами, выходы на другие магистральные улицы, дороги и внешние автодороги
Пешеходно-транспортные	пешеходная и транспортная связь (преимущественно общественный пассажирский транспорт) в пределах планировочного района
Улицы и дороги местного значения:	
улицы в жилой застройке	транспортная (без пропуска грузового и общественного транспорта) и пешеходная связь на территории жилых районов (микрорайонов), выходы на магистральные улицы и дороги регулируемого движения
улицы и дороги в производственных, в том числе коммунально-складских зонах	транспортная связь преимущественно легкового и грузового транспорта в пределах зон, выходы на магистральные дороги. Пересечения с улицами и дорогами устраиваются в одном уровне
пешеходные улицы и дороги	пешеходная связь с местами приложения труда, учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественных центров, местами отдыха и остановочными пунктами общественного транспорта
парковые дороги	транспортная связь в пределах территории парков и лесопарков преимущественно для движения легковых автомобилей
Проезды	подъезд транспортных средств к жилым домам, общественным зданиям, учреждениям, предприятиям и другим объектам внутри районов, микрорайонов (кварталов)
Велосипедные дорожки	по свободным от других видов транспорта трассам

Таблица. Основные категории улиц и дорог городов и их характеристики

Категории дорог и улиц	Расчетная скорость движения, км/ч	Ширина полосы движения, м	Наименьший радиус кривых в плане, м	Наибольший продольный уклон, %	Ширина пешеходной части тротуара, м
Магистральные дороги:					
скоростного движения	120	3,75	600	30	-
регулируемого движения	80	3,50	400	50	-
Магистральные улицы:					
общегородского значения:					
непрерывного движения	100	3,75	500	40	4,5
регулируемого движения	80	3,50	400	50	3,0
районного значения:					
транспортно-пешеходные	70	3,50	250	60	2,25
пешеходно- транспортные	50	4,00	125	40	3,0
Улицы и дороги местного значения:					
улицы в жилой застройке	40	3,00	90	70	1,5
улицы и дороги научно-производственных, промышленных и коммунально-складских районов	50	3,50	90	60	1,5
парковые дороги	40	3,00	75	80	-
Проезды:					
основные	40	2,75	50	70	1,0
второстепенные	30	3,50	25	80	0,75
Пешеходные улицы:					
основные	-	1,00	-	40	по проекту
второстепенные	-	0,75	-	60	по проекту
Велосипедные дорожки:					
обособленные	20	1,50	30	40	-
изолированные	30	1,50	50	30	-

2.3.3. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Пешеходное и велосипедное движение осуществляется по тротуарам в границах существующей линии застройки. Интенсивность пешеходного и велосипедного движения не определялась.

2.3.4. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотоков

Общественный транспорт Некрасовского сельсовета Рыльского района Курской области в настоящее время представлен следующими видами:

- пассажирский – легковые автомобили, мотороллеры, мотоциклы, велосипеды;
- грузовой – грузовые автомобили;
- специальный – санитарные и пожарные автомобили, автомобили для уборки улиц и т.п.

Пассажирский транспорт муниципального образования делится на две группы:

- общественный транспорт индивидуального пользования (такси);

- личный транспорт индивидуального пользования – легковые автомобили, мотороллеры, мотоциклы и велосипеды.

Общественный транспорт общего пользования в Некрасовском сельсовете отсутствует. Для поездок в черте сельсовета население использует такси и личный транспорт.

Количество личного автотранспорта в Некрасовском сельсовете составляет порядка 600 единиц.

Население, проживающее в частном секторе, хранит личный автотранспорт в гаражах и на стоянках, расположенных на личных усадебных участках.

Хранение автотранспорта юридических лиц осуществляется на территории предприятий и автохозяйств.

2.3.5. Анализ уровня безопасности дорожного движения

В числе вопросов транспортного комплекса Некрасовского сельсовета Рыльского района Курской области, решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач современного общества.

Проблема аварийности на автотранспорте приобрела особую остроту в последние годы в связи с несоответствием существующей дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения дорожного движения, крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения.

В 2016 году на территории Рыльского района Курской области зарегистрировано 36 дорожно-транспортных происшествий, при которых пострадали 38 человек, погибло 4. С участием детей зарегистрировано 3 дорожно-транспортных происшествия. В том числе с участием водителей, управляющих автотранспортом в состоянии опьянения зарегистрировано 4 ДТП. По сравнению с 2015 годом количество ДТП уменьшилось на 9%, число погибших в авариях людей сократилось на 7%, количество раненых уменьшилось на 1%.

Основной причиной совершения ДТП по-прежнему остается человеческий фактор. Значительная часть происшествий (85,8%) произошла из-за нарушений ПДД водителями транспортных средств. Неправильный выбор скоростного режима, выезд на полосу встречного движения, не предоставление преимущества в движении пешеходам и другим транспортным средствам, управление транспортом в состоянии алкогольного опьянения и управление транспортными средствами водителями, не имеющими права управления, - наиболее распространенные нарушения, допускаемые водителями и явившиеся основными причинами аварий.

Количество ДТП, совершенных из-за нарушений Правил дорожного движения пешеходами, значительно меньше, чем по вине водителей, но данные происшествия характеризуются более тяжелыми последствиями - 4 погибших людей на 100 пострадавших (по вине водителей транспортных средств - 8). Почти две трети ДТП, совершенных по вине пешеходов, связаны с переходом ими проезжей части в неустановленных местах или вне пешеходных переходов. Причиной каждого восьмого происшествия послужила ходьба вдоль проезжей части как в попутном направлении на загородных дорогах, так и в населенных пунктах при наличии тротуаров.

Крайне низкой продолжает оставаться дорожная дисциплина участников движения. Так, за 2016 год в Рыльском районе Курской области выявлено и пресечено 376 нарушений правил дорожного движения, выявлено 4 факта управления транспортными средствами водителями в нетрезвом состоянии и 7 фактов отказа от прохождения медицинского освидетельствования на состояние алкогольного опьянения, 38 нарушений скоростного режима движения, 44 нарушений ПДД пешеходами.

Проблема аварийности на автотранспорте за последние годы приобрела особую остроту в связи с возрастающей ежегодно диспропорцией между приростом количества автотранспортных средств и низкими темпами развития, реконструкции улично-дорожной сети, применяемыми техническими средствами организации дорожного движения и увеличивающейся интенсивностью транспортных потоков.

Недостаточное внимание уделяется проблеме организации временной парковки автотранспорта в центральной части сельского поселения.

Основными факторами, обуславливающими уровень аварийности на транспорте, являются:

- 1) недостаточная квалификация и низкая дисциплина участников транспортного процесса;
- 2) несоблюдение технологических процессов организации перевозок;
- 3) недостаточная материально-техническая оснащенность органов транспортного контроля;
- 4) физический износ и неудовлетворительное техническое состояние транспортных средств.

Свыше 75 % автомобилей находятся в эксплуатации более 7 лет и по западным стандартам являются устаревшими.

2.3.6. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения

Перечень основных факторов негативного воздействия, а также, провоцирующих

такое воздействие факторов при условии увеличения количества автомобильного транспорта на дорогах и развития транспортной инфраструктуры без учёта экологических требований:

1) Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания (ДВС) содержат около 200 компонентов. Углеводородные соединения отработавших газов, наряду с токсическими свойствами, обладают канцерогенным действием (способствуют возникновению и развитию злокачественных новообразований). Таким образом, развитие транспортной инфраструктуры без учёта экологических требований существенно повышает риски увеличения смертности от раковых заболеваний среди населения.

2) Отработавшие газы бензинового двигателя с неправильно отрегулированным зажиганием и карбюратором содержат оксид углерода в количестве, превышающем норму в 2-3 раза. Наиболее неблагоприятными режимами работы являются малые скорости и «холостой ход» двигателя. Это проявляется в условиях большой загруженности на дорогах.

3) Углеводороды под действием ультрафиолетового излучения Солнца вступают в реакцию с оксидами азота, в результате чего образуются новые токсичные продукты - фотооксиданты, являющиеся основой «смога». К ним относятся - озон, соединения азота, угарный газ, перекиси и др. Фотооксиданты биологически активны, ведут к росту легочных заболеваний людей.

4) Большую опасность представляет также свинец и его соединения, входящие в состав этиловой жидкости, которую добавляют в бензин.

5) При движении автомобилей происходит истирание дорожных покрытий и автомобильных шин, продукты износа которых смешиваются с твердыми частицами отработавших газов. К этому добавляется грязь, занесенная на проезжую часть с прилегающего к дороге почвенного слоя. В результате образуется пыль, в сухую погоду поднимающаяся над дорогой в воздух. Химический состав и количество пыли зависят от материалов дорожного покрытия. Наибольшее количество пыли создается на грунтовых и гравийных дорогах. Экологические последствия запыленности отражаются на пассажирах транспортных средств, водителях и людях, находящихся вблизи от дороги. Пыль оседает также на растительности и обитателях придорожной полосы. Леса и лесопосадки вдоль дорог угнетаются, а сельскохозяйственные культуры накапливают вредные вещества, содержащиеся в пылевых выбросах и отработавших газах.

б) Автотранспортные средства отечественного производства не удовлетворяют современным экологическим требованиям. В условиях быстрого роста автомобильного парка это приводит к еще большему возрастанию негативного воздействия на

окружающую среду.

Поступление в атмосферу загрязняющих веществ в сельсовете обусловлено наличием стационарных промышленных источников загрязнения и возросшим за последние годы количеством автотранспорта.

Валовой выброс в атмосферу загрязняющих веществ от стационарных источников в 2007 году составил 30 тонн, из них твердых – 10 тонн, газообразных – 20 тонн, в том числе оксида углерода 10 тонн, оксида азота 10 тонн.

Таблица. Выбросы в атмосферу загрязняющих веществ в Некрасовском сельсовете

Наименование показателей	Единица измерения	2005	2006	2007год
Выбросы загрязняющих веществ в атмосферу от стационарных источников – всего	тыс. тонн	0,04	0,04	0,03
В том числе:				
твердые вещества	тыс. тонн	0,01	0,01	0,01
диоксид серы	тыс. тонн	0,0	0,0	0,0
оксид углерода	тыс. тонн	0,02	0,02	0,01
оксиды азота	тыс. тонн	0,01	0,01	0,01
летучие органические соединения (ЛОС)	тонна	-	2.41	-

По сравнению с другими муниципальными образованиями Курской области, выбросы загрязняющих веществ в атмосферу в Некрасовском сельсовете Рыльского района Курской области находятся на низком уровне, что обусловлено спадом в промышленном секторе района и уменьшением проходящего транспорта по территории муниципального образования.

Таблица. Выбросы в атмосферу загрязняющих веществ по городам Курской области (тн)

Город	2006г.	2007г.
г. Курск	4664	4318
г. Железногорск	8797	8333
г. Курчатов	336	361
г. Льгов	654	814
г. Рыльск	292	287

Состояние атмосферного воздуха муниципального образования находится в пределах норм, установленных в ГН 2.1.6.1983-05 «Предельно допустимые концентрации (ПДК) загрязняющих веществ в атмосферном воздухе населенных мест». Так, пробы воздуха, взятые в 2007 г в зоне влияния промышленных предприятий, дали отрицательный результат на превышение предельно допустимых концентраций загрязняющих веществ в атмосферном воздухе.

В отличие от стационарных источников, передвижные источники уже в течение целого ряда лет увеличивают суммарные выбросы в атмосферу, что напрямую связано с увеличением количества автотранспортных средств на 1000 жителей. Проблема загрязнения атмосферного воздуха выбросами автотранспорта обостряется и в связи с увеличением числа неисправного автотранспорта у частных владельцев. Так, 17,4% проб,

взятых на магистральных улицах муниципального образования, показали превышение предельно допустимых концентраций загрязняющих веществ в атмосферном воздухе.

2.3.7. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

К числу наиболее актуальных проблем дорожного комплекса Некрасовского сельсовета относятся следующие:

- существует острая нехватка средств на строительство, реконструкцию, ремонт и содержание дорог общего пользования;
- существует острая нехватка средств на приобретение техники для содержания дорог общего пользования;
- отсутствие необходимого финансирования снизило объемы капитального ремонта, затраты на содержание автомобильных дорог местного значения;
- отсутствие на некоторых улицах проводов наружного освещения, необходимых для приведения улично-дорожных сетей в соответствие с ГОСТ;

Перечисленные проблемы автодорожного комплекса входят в число первоочередных задач по реализации проектов по улучшению транспортно-эксплуатационного состояния существующей сети автомобильных дорог общего пользования и сооружений на них, приведению технических параметров и уровня инженерного оснащения дорог в соответствие с достигнутыми размерами интенсивности движения.

2.3.8. Основные проблемы развития транспортной логистики в муниципальном образовании

Ключевые проблемы грузовых перевозок можно разделить на следующие группы:

- дефицит подвижного состава;
- низкий уровень логистического сервиса;
- недостаток компетенций и современных технологий.

В автотранспортной инфраструктуре является дефицит автодорог высокого класса. Так, протяженность дорог I-го и II-го класса составляет 19 % от общей протяженности автомобильных дорог регионального значения, 21 % существующей автодорожной сети находится в неудовлетворительном состоянии. Среди причин обозначенной проблемы можно выделить неразвитость механизмов привлечения частных инвестиций (различные схемы ГЧП) в развитие автотранспортной инфраструктуры.

Раздел 3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории муниципального образования

3.1. Прогноз численности населения

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

Расчет перспективной численности населения обусловлен тремя основными параметрами (рождаемость, смертность и механический приток), которые в формировании численности и возрастной структуры населения участвуют как единое целое; для данного прогноза были использованы следующие показатели:

- общие коэффициенты рождаемости, смертности и миграции населения за последние годы;
- данные о динамике численности населения за последние 8 лет.

Численность населения рассчитывается с учетом естественного прироста и миграционных процессов, сложившихся за последние годы в муниципальном образовании, 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.

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 постепенным выходом из кризисного состояния. Соответственно, прогнозируется повышение среднегодового естественного прироста населения до -0,60%, среднегодовой миграционный приток выйдет в положительную зону и составит 0,45%. Результаты расчетов представлены в таблице.

Таблица. Данные для расчета ожидаемой численности населения и результаты этого расчета (инновационный сценарий развития).

№п/п	Показатели	Значение
1	Численность населения на момент проектирования, чел	1542
2	Среднегодовой общий прирост, %	-0,4
3	Срок первой очереди, лет	5
4	Расчетный срок, лет	25
5	Ожидаемая численность населения в 2021 году, чел	1504
6	Ожидаемая численность населения в 2026 году, чел.	1466

Изменение численности населения на расчетный срок по инновационному сценарию развития характеризуется следующими демографическими параметрами:

1. Численность населения Некрасовского сельсовета Рыльского района Курской области к 2021 году снизится до 1504 человек, к 2026 году – до 1466 человек.

2. В ближайшей перспективе снижение рождаемости продолжится, так как количество женщин в возрасте 20-24 и 25-29 лет продолжает снижаться, но в перспективе возможно повышение рождаемости.

3. Уровень смертности в муниципальном образовании будет оставаться на незначительном уровне, но возможны некоторые динамические изменения, как результат такого соотношения рождаемости и смертности естественный прирост населения будет отрицательным. Изменение численности в большую сторону возможно лишь за счет миграционного прироста населения.

4. Продолжится старение сельского населения.

Для решения проблем сложившегося демографического развития муниципального образования необходимо принятие мер по разработке действенных механизмов регулирования процесса воспроизводства населения в новых условиях. Перспективы демографического развития Некрасовского сельсовета будут определяться:

- возможностью привлечения и закрепления молодых кадров, созданием новых высокооплачиваемых рабочих мест;
- созданием механизма социальной защищённости 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.

Для разработки программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования требуется оперировать с прогнозными значениями населения, которое будет проживать на территории муниципального образования и пользоваться услугами (ресурсами) транспортных предприятий. Для моделей перспективного спроса на транспортные ресурсы демографические данные относятся, безусловно, к группе эндогенных переменных, которые могут быть заданы в рамках, утвержденных для моделирования сценариев развития экономики. Однако связанность этих переменных с общей экономической ситуацией в стране слишком очевидна, чтобы ее игнорировать.

Очевидно, что динамика изменения рождаемости должна быть связана, например, с величиной относительного прироста среднедушевого дохода и величиной «материнского капитала». Факты падения рождаемости в муниципальном образовании требуют своего объяснения, так как идет процесс длительного падения с 1990 года прироста рождаемости при относительно равной смертности. Это объясняется тем, что из семи групп женщин фертильного возраста самыми производительными по деторождаемости являются три группы, а именно в возрасте 20-24, 25-29 и 30-34 лет. Эти группы в сельсовете уменьшались и особенно фертильная группа в возрасте с 25 до 29 лет.

При разработке Программы важно определить, сохранится ли эта тенденция в будущем и насколько она будет устойчива.

В перспективный период дальнейшее развитие муниципального образования и изменение численности населения в значительной степени будут определяться условиями инвестиционной политики, проводимой на его территории, действиями государственных, областных и местных органов власти в поиске и привлечении средств из различных фондов, включая международные, и частного сектора (отечественного и иностранного), и проведением успешной политики занятости, в частности создания новых рабочих мест, обусловленной развитием различных функций его хозяйственного комплекса

Выводы по анализу демографической ситуации, оказывающей влияние на объемы транспортной инфраструктуры:

1. В целом возрастная структура населения не способствует нормальному воспроизводству трудовых ресурсов. Численность населения трудоспособного возраста (340 чел.) ниже численности населения старше трудоспособного возраста.

Большая количественная разница между численностью женщин с возрастом от 0 до 14 лет и от 15 до 29 лет, как взаимозаменяемыми, предполагает снижение потенциальной репродуктивности населения за счет рождаемости до 2023 года. Категория женщин с возрастом от 20 до 30 лет, как самая активная по деторождению, с 2012 по 2020 год по численности уменьшится вдвое.

2. Падение рождаемости на период действия Программы до 2020 года будет носить устойчивый характер. Это объясняется уменьшением численности женского населения фертильного возраста с 2010 года по 2020 год. Демографический спад в рождаемости с 1990 по 2000 оказывает прямое воздействие на приросты населения в ближайшие 10 лет.

3. В течение анализируемого периода наблюдается устойчивая тенденция превышения смертности над рождаемостью. При этом рождаемость составляет 1,2% от общей численности населения в 2015 году. Положительная динамика рождаемости носит устойчивый характер. Средневзвешенный прирост за последние пять имеет

отрицательные значения и не компенсирует естественную убыль населения муниципального образования «Некрасовский сельсовет» Рыльского района Курской области.

4. В рамках актуализации схемы теплоснабжения с 2016 по 2027 год рождаемость будет ниже уровня смертности.

5. За период 2007-2014 гг. миграционный поток населения имел также устойчивое отрицательное сальдо.

6. Процесс старения трудовых ресурсов не окажет значительного влияния на нагрузку коммунальной инфраструктуры.

Учитывая выгодное экономико - географическое положение муниципального образования на пересечении транспортных путей различного уровня, обеспечивающих ему связи с различными районами области и имеющийся хозяйственный и ресурсный потенциал (водные, энергетические, территориальные), стабилизацию социально-экономического положения в последние годы, численность населения на планируемый период Программы на 2017-2026 г.г. принимается в значениях, определенных в таблице.

Таблица. Итоговый результат прогноза численности населения

Показатели	Прогноз					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026
Численность населения на конец года, чел.	1542	1531	1523	1515	1504	1466

3.2. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития сельского поселения

Несмотря на создание основ функционирования рынка жилья, приобретение, строительство и наем жилья с использованием рыночных механизмов на практике пока доступны лишь ограниченному кругу семей - семьям с высокими доходами. Основными причинами низкого платежеспособного спроса на жилье являются недостаточная развитость институтов долгосрочного жилищного кредитования, инфраструктуры рынка жилья и ипотечного жилищного кредитования, а также высокий уровень рисков и издержек на этом рынке.

Ключевым элементом прогноза объемов жилищного строительства является оценка динамики платежной способности, доходов и расходов основных потребителей коммунальных услуг муниципального образования, а также покупателей недвижимости. Только на такой основе можно реалистично оценить масштабы жилищного и прочего строительства, а значит и изменение нагрузок на коммунальные системы, связанные с развитием Некрасовского сельсовета Рыльского района Курской области.

Важный параметр прогноза - расходы населения на приобретение жилищной недвижимости. Эта доля зависит от уровня сбережений и в среднем по России составляет 3-4% от совокупного дохода населения. Она делится на две составляющих - покупка жилья на вторичном рынке и вне муниципалитета - примерно 1-2% от совокупных доходов населения (зависит от региона) и покупка жилья на первичном рынке в муниципалитете 1-3%. В среднем по России соотношение стоимости 1 кв.м. и среднего месячного дохода находится в пределах от 3:1 до 4:1, следовательно прирост площади нового жилья может быть равен 0,1-0,2 м² в год на жителя, если все жилье строится только за деньги населения (3% от годового дохода/стоимость 1 кв.м.).

Применение ипотечных схем и строительство за счет других источников, в т.ч. социального жилья за счет бюджета, увеличивает эту величину до 0,2-0,3 м² в год/житель. Для сравнения сегодня даже богатые регионы не выходят за пределы 0,3-0,4 кв.м./житель/год.

Некрасовский сельсовет со среднедушевыми доходами менее 15 тысяч рублей и стоимостью одного квадратного метра жилья от 22,0 до 28,0 тыс. руб. не соответствует данным критериям. Население со среднедушевыми доходами до 20,0 тыс. руб. способно приобретать жилье только на вторичном рынке.

Для более корректного подхода при определении концепции экономического баланса между объемами жилищного строительства и доходностью населения, планировании жилищного строительства следует разделить общий годовой прирост нового жилья на 1 жителя на годовой прирост нового жилья на 1 жителя для многоэтажных и индивидуальных жилых домов. С учетом данной рекомендации в таблице дана более развернутая классификация прироста нового жилья на одного жителя. Из таблицы видно, что средний годовой прирост нового жилья на 1 жителя для многоэтажных домов за последние пять лет составил 0,34 м² на человека

Данная цифра отражает покупательную способность населения, движение жилой недвижимости на рынке жилья и, несомненно, могла стать критерием при планировании будущих объемов многоэтажного жилищного строительства.

Эти и другие факторы подчеркивают необходимость определения экономически обоснованного годового прироста жилой площади на 1 жителя. С учетом показателей программы социально-экономического развития муниципального образования на 2011-2016 годы в целях развития социальной инфраструктуры новых микрорайонов, достигнутого значения этого показателя и возможных колебаний в платежеспособности населения прогноз жилищного строительства на период действия. Расчет объемов жилищного строительства с учетом прогноза динамики численности населения

представлен в таблице.

3.2.1. Прогноз перспективной застройки на период до 2021 г.

Площадь жилой застройки по объектам, представленной отделом строительства и архитектуры в реестре строящихся и планируемых к строительству многоэтажных жилых домов, определялась экспертно по указанной застраиваемой площади жилой территории с учётом следующих показателей:

- плотности населения территории муниципального образования – 363 м²/чел;
- расчётной обеспеченности населения жилищным фондом – 30,6 м²/чел.

Территории, прогнозируемые к освоению для каждой планировочной территории, представлены в таблице. Из представленных данных видно, что в период до 2021 г. в муниципальном образовании прогнозируется прирост фондов строительных площадей на уровне 1,5 тыс. м².

Динамика перспективной застройки с 2017 по 2021 годы представлена в таблице.

Таблица. Динамика ввода жилья и другие показатели жилищного строительства

№	Наименование показателей	прогнозный период				
		2017	2018	2019	2020	2021
1	Численность населения, чел.	1542	1531	1523	1515	1504
2	Жилищный фонд в среднем на 1 жителя, кв.м/чел	40,85	40,91	40,98	41,0	41,2
3	Общая площадь жилых помещений, тыс.кв.м.	74,8	74,9	74,9	75,0	75,1
4	Годовой прирост нового жилья на 1 жителя, кв.м.	0,50	0,28	0,28	0,28	0,28
5	Общая площадь жилых помещений, введенная по годам, тыс. кв.м.	23,64	23,64	23,64	23,64	23,64
6	Площадь, га	17850	-	-	-	-
7	Плотность населения, м ² /чел	759	760	761	762	763

3.2.2. Прогноз перспективной застройки на период до 2026 г.

В период с 2022 по 2026 гг. перспективная застройка определялась экспертно по данным, представленным администрацией Некрасовского сельсовета Рыльского района Курской области:

- плотности населения территории муниципального образования – 768 м²/чел;
- расчётной обеспеченности населения жилищным фондом – 30,85 м²/чел.

Из представленных данных видно, что в период до 2026 г. в муниципальном образовании прогнозируется прирост фондов строительных площадей, прирост жилищного фонда на уровне 1,5-3,1 тыс.м². Наибольший прирост фондов строительных площадей в период с 2022 по 2026 гг. прогнозируется в частном секторе.

Динамика перспективной застройки с 2022 по 2026 годы представлена в таблице.

Таблица. Динамика перспективной застройки с 2022 по 2026годы

№	Наименование показателей	прогнозный период				
		2022	2023	2024	2025	2026
1	Численность населения, чел.	678	671	663	657	654
2	Жилищный фонд в среднем на 1 жителя, м ² /чел	41,2	41,3	41,4	41,5	41,6
3	Общая площадь жилых помещений, тыс.м ² .	75,1	75,3	75,5	75,7	75,9
4	Годовой прирост нового жилья на 1 жителя, кв.м.	0,29	0,29	0,59	0,29	0,29
5	Общая площадь жилых помещений, введенная по годам, тыс. кв.м.	23,64	23,64	25,14	25,14	25,14
6	Площадь, га	17850	-	-	-	-
7	Плотность населения, м ² /чел	764	765	766	767	768

3.2.3.Сводный прогноз перспективной застройки

Сводное изменение фондов застройки представлено в таблице.

Таблица. Расчет объемов жилищного строительства с учетом прогноза динамики численности населения

№	Наименование показателей	прогнозный период					
		2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026
1	Численность населения, чел.	1542	1531	1523	1515	1504	654
2	Жилищный фонд в среднем на 1 жителя, кв.м/чел	40,85	40,91	40,98	41,0	41,2	41,6
3	Общая площадь жилых помещений, тыс.кв.м.	74,8	74,9	74,9	75,0	75,1	75,9
4	Годовой прирост нового жилья на 1 жителя, кв.м.	0,50	0,28	0,28	0,28	0,28	0,29
5	Общая площадь жилых помещений, введенная по годам, тыс. кв.м.	23,64	23,64	23,64	23,64	23,64	25,14
6	Площадь, га	17850	-	-	-	-	-
7	Плотность населения, м ² /чел	759	760	761	762	763	768

Из представленных данных видно:

- прирост жилищного фонда в Некрасовском сельсовете в период с 2017 по 2026 гг. прогнозируется на уровне 1 тыс. м²;
- прирост площади нежилых зданий – 200 м²;

Наибольший прирост фондов строительных площадей к 2026г. Прогнозируется рост, в основном, в индивидуальном строительстве.

3.3. Прогноз транспортного спроса сельского поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории муниципального образования**3.3.1. Внешний транспорт**

На расчетный срок Генерального плана внешние связи Некрасовского сельсовета

будут обеспечиваться, как и в настоящее время, автомобильным транспортом.

Для усиления внешних связей населенных пунктов области, повышения качества автодорожной сети и стимулирования появления новых точек роста в Программе территориального планирования Курской области предусмотрены мероприятия по обустройству автодороги «Рыльск-Артюшково».

Прогноз транспортного спроса сельского поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории муниципального образования в связи отсутствием ведомственной подчинённости, не выполнялся.

3.3.2. Общественный транспорт

Развитие общественного транспорта в сельсовете Программой не предусматривается.

3.3.3. Прогноз развития инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб.

Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб в связи отсутствием ведомственной подчинённости не рассматривались.

3.4. Прогноз развития дорожной сети сельского поселения

Характерной чертой планировочной структуры сельсовета является правильная сетка улиц в центральной части и радиально-периметральная система улиц в остальной части муниципального образования. Программа предусматривается сохранение и дальнейшее развитие улично-дорожной сети с учетом обеспечения удобных транспортных выходов на внешние дороги и к промпредприятиям.

В ген. плане выделены магистральные улицы муниципального значения, магистральные улицы, переходящие далее в автомобильные дороги III категории областного и федерального значения, улицы местного значения и пешеходные улицы.

Освоение новых территорий под жилую застройку требует строительство новых и реконструкцию существующих улиц и дорог. Поэтому генеральным планом и настоящей Программой предусматриваются следующие мероприятия:

- строительство подъездных дорог д. Тимохино - д. Малонизовцево - д. Семёново; д. Слободка - с. Волобуево - д. Моршнево – д. Артюшково; д. Романово - д. Поповка - д. Луговка, с. Большенизовцево- д. Шапошниково - х. Арсенов;

- восстановление изношенных верхних слоев дорожных покрытий с обеспечением требуемой ровности и шероховатости на всех асфальтированных (около 10,7) и грунтовых улицах сельсовета (около 30 км);

Таблица. Перечень межпоселковых дорог, требующих улучшения дорожного покрытия и строительства.

Населенный пункт муниципального образования	Наименование дороги	Протяженность, км				
		автомобильной дороги от ближайшей существующей автомобильной дороги с асфальтобетонным (цементобетонным) покрытием до населенного пункта				
		всего	в т.ч. по видам дорожного покрытия			
грунт	щебень		цементобетон	асфальтобетон		
д. Романово	-	3,0	2,5	0,5		
д. Тимохино	-	2,5				2,5
д. Малонизовцево	-	1,0	1,0			
д. Семеново	-	2,0				2,0
д. Некрасово	-	3,5				3,5
д. Слободка	-	2,6	1,1	1,5		
с. Волобуево	-	3,0	3,0			
д. Моршнево	-	2,0	2,0			
с. Аргюшково	-	1,5				1,5
д. Иштутино	-	2,23				2,23
с. Большенизовцево	-	1,5				1,5
д. Сухая	-	1,1				1,1
д. Поповка	-	3,0	3,0			
д. Луговка	-	1,5	1,5			
д. Шапошниково	-	4,0	4,0			
х. Арсенов	-	3,0	3,0			
ИТОГО:		37,43	21,1	2,0		14,33

Таблица. Перечень улиц, требующих улучшения дорожного покрытия и строительства.

Населенный пункт муниципального образования	Наименование дороги	Протяженность, км				
		уличной дорожной сети				
		всего	в т.ч. по видам дорожного покрытия			
грунт	щебень		цементобетон	Асфальтобетон		
д. Романово	-	2,65	2,65			
д. Тимохино	-	1,8	1,3		0,2	0,3
д. Малонизовцево	-	1,4	1,4			
д. Семеново	-	4,1	4,1			
д. Некрасово	-	3,2	1,1			2,1
д. Слободка	-	1,0	1,0			
с. Волобуево	-	1,5	1,5			
д. Моршнево	-	1,3	1,3			
с. Аргюшково	-	1,8	0,7			1,1
д. Иштутино	-	2,8	1,1	0,9		0,8
с. Большенизовцево	-	5,8	5,0			0,8
д. Сухая	-	4,3	2,8			1,5
д. Поповка	-	2,5	2,5			
д. Луговка	-	1,1	1,1			
д. Шапошниково	-	1,2	1,2			
х. Арсенов	-	0,5	0,5			
ИТОГО:		36,95	29,25	0,9	0,2	6,6

Таблица. Сведения о дорожной сети, подлежащей капитальному ремонту (реконструкции) и строительству.

Наименование сельского совета	Наименование дороги	Существующее покрытие	Длина участка, требующего ремонта (реконструкции), км	Наименование водного сооружения, требующего ремонта (реконструкции)
МО «Некрасовский сельсовет»	д.Романово	грунт	2,65	
	д.Тимохино	грунт	1,3	
	д.Тимохино	цементобетон	0,2	
	д.Тимохино	асфальтобетон	0,3	
	д.Малонизовцево	грунт	1,4	
	д.Семеново	грунт	4,	
	д.Некрасово	асфальтобетон	2,1	
	д.Некрасово	грунт	1,1	
	д.Слободка	грунт	1,0	
	с.Волобуево	грунт	1,5	
	д.Моршнево	грунт	1,3	
	с.Артюшково	грунт	0,7	
	с.Артюшково	асфальтобетон	1,1	
	д.Иштутино	грунт	1,1	
	с.Большенизовцево	грунт	5,0	
	д.Сухая	грунт	2,8	
	д.Сухая	асфальтобетон	1,5	
	д.Поповка	грунт	2,5	
	д.Луговка	грунт	1,1	
	д.Шапошниково	грунт	1,2	
х.Арсенов	грунт	0,5		

- 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%.

3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

По прогнозу на долгосрочный период до 2026 года обеспеченность жителей поселения индивидуальными легковыми автомобилями составит:

- в 2016 году - 600 автомобилей на 1000 жителей
- в 2021 году - 600 автомобилей на 1000 жителей
- в 2026 году - 600 автомобилей на 1000 жителей

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дорогах, а так же для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрестках.

К основным параметрам дорожного движения относят: интенсивность движения, интенсивность прибытия на зеленый сигнал, динамический коэффициент приведения состава транспортного потока, поток насыщения, установившийся интервал убытия

очереди автомобилей, коэффициент загрузки полосы движением, доля зеленого сигнала в цикле, коэффициент приращения очереди, средняя длина очереди в автомобилях и метрах, удельное число остановок автомобиля, коэффициент безостановочной проходимости.

В поселении на расчетный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется. Изменения плотности улично-дорожной сети зависит от изменения плотности рабочих мест и средних пассажиропотоков в автобусах. По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2017 г. до 2026 г. существенно не меняется. Это означает, что, несмотря на рост автомобильных потоков, нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети.

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта автозаправочными станциями (АЗС), станциями технического обслуживания (СТО) и местами постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей обозначены в СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89», так:

- согласно п. 11.27, потребность в АЗС составляет: одна топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей;

- согласно п. 11.26, потребность в СТО составляет: один пост на 200 легковых автомобилей;

- согласно п. 11.19, общая обеспеченность закрытыми и открытыми автостоянками для постоянного хранения автомобилей должна составлять 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей.

Исходя из общего количества легковых автомобилей, нормативных требований и наличия объектов дорожного сервиса, видно, что в настоящее время поселение не обеспечено в полном объеме станциями технического обслуживания. На территории муниципального образования не имеется СТО и АЗС. Размещение гаражей на сегодняшний день не требуется, так как дома в жилой застройке имеют придомовые участки, обеспечивающие потребность в местах постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей.

Для соблюдения нормативов минимальной обеспеченности населения пунктами технического обслуживания автомобильного транспорта в расчетный срок в поселении планируется развитие объектов придорожного сервиса - проектирование и строительство одной станции технического обслуживания в муниципальном образовании.

3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Как отмечалось выше, в 2016 году на территории Рыльского района Курской области зарегистрировано 36 ДТП, при которых 38 человек пострадали и 4 погибли. По

сравнению с 2015 годом количество ДТП уменьшилось на 9%, число погибших в авариях людей сократилось на 7%, количество раненых уменьшилось на 1%.

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за следующих причин:

- постоянно возрастающая мобильность населения;
- массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников движения;
- неудовлетворительное состояние автомобильных дорог;
- недостаточный технический уровень дорожного хозяйства;
- несовершенство технических средств организации дорожного движения.

Чтобы не допустить негативного развития ситуации необходимо:

- создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети МО;
- повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;
- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования;
- установка средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков) - 21 ед.

Если в расчетный срок данные мероприятия осуществляются, то прогноз показателей безопасности дорожного движения благоприятный.

Для повышения показателей безопасности дорожного движения необходимо проведение следующих мероприятий:

1. Проведение анализа выполнения владельцами транспортных средств (должностными лицами) профилактических мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения (соблюдение режимов труда и отдыха водителей, предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры, использование тахограмм и т.п.) в части соблюдения требований Федерального закона "О безопасности дорожного движения";
2. Организация специальных тематических встреч с разными возрастными категориями по пропаганде культуры поведения участников дорожного движения;
3. Проведение акций: «Внимание – дети!», «Вежливый водитель» «Зебра», «Школьные каникулы», «Пожилой пешеход», «День знаний», «День защиты детей»; привлечение информационных и рекламных агентств к проведению профилактических акций, направленных на укрепление дисциплины участников дорожного движения, размещение материалов в средствах массовой информации по вопросам безопасности дорожного движения;

4. Изготовление и распространение световозвращающих приспособлений в среде дошкольников и учащихся младших классов;

5. Оснащение современными техническими средствами и средствами обучения (уголки по ПДД, тренажеры, компьютерные программы) базовых муниципальных образовательных учреждений муниципального образования;

6. Проведение детских конкурсов, викторин, сборов, а также профильных сменных инспекторов движения;

7. Приобретение учебной и детской литературы, предметов детского обихода, с использованием креатива и слоганов по безопасности дорожного движения;

8. Оборудование искусственным освещением мест концентрации ДТП на участках автомобильных дорог общего пользования муниципального и межмуниципального значения, проходящих по территории муниципального образования;

9. Внедрение в подразделениях служб, участвующих в ликвидации последствий ДТП, современных образцов аварийно – спасательной техники;

10. Проведение комплексных исследований и подготовка обоснованных предложений по регламентации деятельности и организации взаимодействия органов местного самоуправления, а также общественных объединений и юридических лиц в области обеспечения безопасности дорожного движения.

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

Проектные решения Генерального плана и настоящей Программы направлены на обеспечение экологической безопасности, создание благоприятной среды жизнедеятельности человека при устойчивом социально-экономическом развитии муниципального образования.

Основным принципом формирования пространственной концепции поселения является приоритетность природно-экологического подхода в решении планировочных задач.

Проектные решения, предлагаемые в Генеральном плане, направлены на поддержание в надлежащем состоянии водоохранных зон, прибрежных защитных полос и водоохранных знаков. Соблюдение установленного режима их хозяйственного использования возлагается на водопользователей или землепользователей, земли которых входят в границы зон.

В целях улучшения состояния воздушного бассейна настоящей Программой предлагается:

- разработать нормы предельно допустимых выбросов всеми предприятиями

муниципального образования;

- провести инвентаризацию очистных сооружений на предприятиях муниципального образования;
- повысить на предприятиях качество очистки вредных выбросов, поступающих в атмосферу, с помощью совершенствования технологических процессов на производствах, обеспечить оснащение источников выбросов газо-пыле-улавливающими установками, регулярно проводить ремонт и реконструкцию действующих очистных сооружений;
- организовать контроль технического состояния автотранспортных средств на предмет выявления автомобилей с превышением содержания вредных примесей в выхлопных газах автомобилей.

Раздел 4. Укрупнённая оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Некрасовского сельсовета необходимо учитывать прогноз численности населения, прогноз социально-экономического и градостроительного развития, деловую активность на территории районного округа. При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции.

Таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов – вариант 1 (базовый) и вариант 2 (умеренно-оптимистичный) и варианта 3 (экономически обоснованный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития сельского поселения.

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 муниципального образования 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). 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 комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети в сельсовете, предполагает рост транспортной инфраструктуры, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

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

5.1. Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог Некрасовского сельсовета

Основным вариантом развития программы является развитие современной и эффективной автомобильно-дорожной инфраструктуры. Для достижения этого необходимо решить следующие задачи:

- выполнение комплекса работ по поддержанию, оценке надлежащего технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них (содержание дорог и сооружений на них);

- выполнение комплекса работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности (ремонт дорог);

- выполнение комплекса работ по замене или восстановлению конструктивных элементов автомобильных дорог, дорожных сооружений и их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильных дорог и при выполнении которых

затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности (капитальный ремонт дорог и сооружений на них);

- подготовка проектной документации на строительство, реконструкцию капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них;

- создание и ведение нормативно-правовой документации на всех объектах транспортной инфраструктуры.

Таблица. Перечень мероприятий по строительству и реконструкции автодорог, инфраструктурно относящихся к МО «Некрасовский сельсовет»

№	Мероприятие для дорожной отрасли	Период реализации
1	Строительство и реконструкция автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	2017-2026
2	Капитальный ремонт автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них	2017-2026
3	Проектные работы по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	2017-2026
4	Проектные работы по строительству (реконструкции) автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	2017-2026
5	Установка и замена дорожных знаков 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» нового образца	2017-2026
6	Нанесение дорожной горизонтальной разметки и разметки пешеходных переходов	2017-2026
7	Обустройство пешеходного перехода у школ и д\садов	2017-2026
8	Обустройство ограждений у пешеходных переходов	2017-2026
9	Обустройство имеющегося наружного освещения источниками света повышенной яркости (светодиодные)	2017-2026
10	Приобретение расходных материалов	2017-2026

Достижение целей и решение задач Программы обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры сельского поселения. Разработанные программные мероприятия систематизированы по степени их актуальности. Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации.. Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий, проводящихся по обследованию, содержанию, ремонту, паспортизации автомобильных дорог общего пользования местного значения в сельском поселении, проектированию и строительству тротуаров, велосипедных дорожек, мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения (приобретение дорожных знаков), мероприятия по организации транспортного обслуживания населения.

Перечень мероприятий по ремонту дорог по реализации Программы формируется администрацией Некрасовского сельсовета по итогам обследования состояния дорожного

покрытия не реже одного раза в год, в начале осеннего или в конце весеннего периодов и с учетом решения первостепенных проблемных ситуаций, в том числе от поступивших обращений (жалоб) граждан.

Перечень и виды работ по содержанию и текущему ремонту автомобильных дорог и искусственных сооружений на них определяются муниципальным контрактом (договором) в соответствии с классификацией, устанавливаемой федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере дорожного хозяйства, а также в случае капитального ремонта, реконструкции и строительства проектно-сметной документацией, разработанной на конкретный участок автомобильной дороги.

В целях развития сети дорог поселения планируются:

- мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями;

- мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог;

- мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги;

- мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному. Необходимость и очередность строительства автомобильных дорог на территориях нового промышленного и жилищного строительства определяется и осуществляется застройщиком;

- мероприятия по паспортизации бесхозных участков дорог, находящихся на территории Некрасовского сельсовета. Реализация мероприятий позволит изготовить

технические паспорта, технические планы, кадастровые паспорта на автомобильные дороги общего пользования местного значения.

Необходимость и очередность строительства автомобильных дорог на территориях нового промышленного и жилищного строительства определяется и осуществляется застройщиком. Существующие риски по возможности достижения прогнозируемых результатов;

- риск ухудшения социально-экономической ситуации в стране, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования дорожной отрасли;

- риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения;

- риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения в соответствии с нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализации Программы существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог общего пользования и достичь запланированных в Программе величин показателей.

Из всего вышеперечисленного следует, что на расчетный срок основными мероприятиями развития сети автомобильных дорог сельского поселения должны стать **на первом этапе (2017-2021гг.):**

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме - текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

- проектирование и капитальный ремонт искусственных сооружений - паспортизация всех бесхозных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения;

- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению поселения;

- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования за счет установки средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков).

На втором этапе (2022-2026гг.):

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме - текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению муниципального образования;
- проектирование и строительство тротуаров в населенных пунктах муниципального образования;
- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме - текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению поселения;
- проектирование и создание велодорожек и веломаршрутов на территории поселения;
- создание новых объектов транспортной инфраструктуры, отвечающих прогнозируемым потребностям предприятий и населения.

Развитие транспортной инфраструктуры на территории Поселения должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

5.2. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

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

Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом, при этом предлагается разработать паспорт маршрутов. Количество транспорта общего пользования не планируется к изменению.

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

По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2017 г. до 2026 г. изменится незначительно. Это означает, что нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети.

5.2.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.

Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и

велосипедного передвижения включают в себя проектирование и устройство тротуаров с твердым покрытием. В структуре развития транспортного сообщения особое внимание на территории Некрасовского сельсовета необходимо уделить развитию велосипедных сообщений для движения внутри сельсовета между улицами и местами приложения труда, а также в целях отдыха и туризма. Мероприятия по развитию велосипедного передвижения возможны к реализации как дополнительные из-за недостатка финансовых средств, при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

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

Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб не планируются.

5.3. Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижения перегруженности дорог или их участков.

Развитие транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижения перегруженности дорог или их участков включает следующие мероприятия:

- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение;
- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- обеспечение образовательных учреждений поселения учебно- методическими наглядными материалами по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
- замена и установка технических средств организации дорожного движения, в т.ч. проектные работы;
- установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи.

- выявление аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер по их устранению;

- приобретение знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества дорожно-транспортных происшествий;

- установка и замена знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества дорожно-транспортных происшествий.

Раздел 6. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий. Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства областного, районного и местного бюджетов Некрасовского сельсовета Рыльского района Курской области.

Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом муниципального образования на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования. Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятия Программы на расчетный срок для реконструкции автодорог Некрасовского сельсовета составляет 11300 тыс. рублей.

Таблица. Комплексные мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры

№п п	Наименование мероприятия	Затраты на реализацию проекта (тыс.руб)	Срок реализации проекта	Предполагаемый источник финансирования
1.	строительство участка перспективной автомобильной дороги	0	2017-2026г	Бюджеты всех уровней
2.	Реконструкция автомобильных дорог по территории сельсовета	3700	2017-2026г	Бюджеты всех уровней
3.	Установка защитных ограждений на участке дороги местного значения	1600	2017-2026г	Бюджеты всех уровней
4.	Изготовление и установка дорожных знаков на участке дороги местного значения	800	2017-2026г	Бюджеты всех уровней
5.	Работы по очистке и благоустройству обочины на участке дороги местного значения	1600	2017-2026г	Бюджеты всех уровней

Раздел 7. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

Таблица. Целевые индикаторы и показатели Программы

№	Наименование индикатора	Ед.изм	Целевые индикаторы по годам					
			2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026
1	Доля протяженности внутри сельских автомобильных дорог общего пользования, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности внутри сельских автомобильных дорог общего пользования	%	70	65	60	55	50	25
2	Доля протяженности внутри сельских автомобильных дорог общего пользования, на которых осуществляется круглогодичное содержание, в общей протяженности внутри сельских автомобильных дорог общего пользования	%	50	55	55	60	65	70
3	Обеспеченность автодорогами общего пользования местного значения в сельском поселении		100	100	100	100	100	100
4	Плотность сети дорог – 0,47 км/1000 кв. км ее территории.	км/кв. км	9,3	9,3	9,3	9,3	9,3	9,3
5	Количество километров построенных автомобильных дорог общего пользования местного значения	км	0	0	0	0	0	0
6	Количество километров реконструированных (капитально отремонтированных) автомобильных дорог общего пользования местного значения	км	0,47	1,31	1,47	2,75	1,7	3,0

Комплексная оценка эффективности реализации мероприятий Программы осуществляется ежегодно в течение всего срока ее реализации и по окончании ее реализации и включает в себя оценку степени выполнения мероприятий муниципальной программы и оценку эффективности реализации муниципальной программы. Критериями оценки эффективности реализации Программы являются степень достижения целевых индикаторов и показателей, установленных Программой, а также степень достижения показателей эффективности, установленных Методикой.

Оценка эффективности реализации муниципальной программы будет осуществляться с использованием целевых индикаторов и показателей (далее – показатели) выполнения муниципальной программы. Проведение текущего мониторинга и оценки степени достижения целевых значений показателей позволят анализировать ход выполнения муниципальной программы и принимать правильные управленческие

решения.

Методика оценки эффективности муниципальной программы представляет собой алгоритм оценки ее фактической эффективности в процессе и по итогам реализации. Фактическая эффективность муниципальной программы основывается на оценке ее результативности с учетом объема ресурсов, направленных на реализацию программы, а также реализовавшихся рисков и социально-экономических эффектов, оказывающих влияние на изменение ситуации в сфере транспортного комплекса.

Методика оценки эффективности муниципальной программы включает в себя проведение количественных оценок эффективности по следующим направлениям:

1) степень достижения запланированных результатов (достижения целей и решения задач муниципальной программы);

2) степень соответствия фактических затрат местного бюджета запланированному уровню (оценка полноты использования средств областного бюджета) и эффективности использования средств местного бюджета (оценка экономической эффективности достижения результатов);

3) степень реализации мероприятий муниципальной программы (сопоставление количества запланированных мероприятий программы и фактически выполненных).

Степень достижения запланированных результатов по каждому показателю муниципальной программы производится по формуле:

$$E_i = \frac{T_{fi}}{T_{pi}} \times 100 \%, \text{ где:}$$

E_i – степень достижения i -показателя муниципальной программы (процентов);

T_{fi} – фактическое значение показателя;

T_{pi} – установленное муниципальной программой целевое значение показателя.

Расчет результативности реализации муниципальной программы в целом проводится по формуле:

$$E = \frac{\sum_{i=1}^n E_i}{n}$$

где:

E – степень достижения запланированных результатов результативность реализации муниципальной программы (процентов);

n – количество показателей муниципальной программы.

Степень соответствия фактических затрат местного бюджета запланированному уровню финансирования муниципальной программы определяется по следующей формуле:

$$K_{po_i} = (C_{foi}/C_{po_i}) \times 100\%,$$

где: K_{po_i} – степень соответствия фактических затрат местного бюджета запланированному уровню финансирования i -мероприятия муниципальной программы;
 C_{foi} – сумма средств местного бюджета, израсходованных на реализацию i -мероприятия муниципальной программы;
 C_{po_i} – установленная муниципальной программой сумма средств местного бюджета на реализацию i -мероприятия.

Расчет полноты использования средств местного бюджета в целом по муниципальной программе проводится по формуле:

$$K_{po} = \frac{\sum_{i=1}^n K_{po_i}}{n}$$

где K_{po} – степень соответствия фактических затрат местного бюджета запланированному уровню финансирования мероприятий муниципальной программы (процентов);

n – количество финансируемых мероприятий муниципальной программы.

Коэффициент эффективности использования средств, выделяемых из местного бюджета, определяется по следующей формуле:

$$K_{eo_i} = E/K_{po}$$

Где: K_{eo_i} – коэффициент эффективности использования средств, выделяемых из местного бюджета;

K_{po} – полнота использования средств местного бюджета на реализацию мероприятий муниципальной программы;

E – степень достижения запланированных результатов результативность реализации муниципальной программы;

3) Степень реализации мероприятий муниципальной программы проводится на основании процентного сопоставления количества запланированных мероприятий программы и фактически выполненных по следующей формуле:

$$CT = \frac{M_{\phi} * 100 \%}{M_{пл}} \text{ где:}$$

CT – степень реализации мероприятий муниципальной программы ;

M_{ϕ} – количество мероприятий муниципальной программы, фактически реализованных за отчетный период;

$M_{пл}$ – количество мероприятий муниципальной программы, запланированных на отчетный период.

Вывод об эффективности (неэффективности) реализации государственной программы может определяться на основании следующих критериев:

Вывод об эффективности реализации государственной программы	Критерий оценки эффективности реализации государственной программы Кеoi
Неэффективная	менее 0,5
Уровень эффективности удовлетворительный	0,5–0,79
Эффективная	0,8–1
Высокоэффективная	более 1

Раздел 8. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования

Меры государственного регулирования в рамках программы не предусмотрены. В рамках программы может осуществляться работа по внесению изменений в нормативные правовые акты Некрасовского сельсовета Рыльского района Курской области в сфере строительства и эксплуатации автомобильных дорог общего пользования местного значения.

В рамках Программы должно быть обеспечено ежегодное формирование плана инвестиционных и текущих расходов для уточнения основных показателей Программы, с учетом корректировки прогнозов расходов на дорожное хозяйство, а также с учетом передачи автомобильных дорог общего пользования с одного уровня на другой в соответствии с изменениями в классификации автомобильных дорог общего пользования.

Необходимость разработки указанных нормативных правовых актов Некрасовского сельсовета Рыльского района Курской области будет определяться в процессе реализации программы в соответствии с изменениями федерального законодательства, законодательства Курской области и с учетом необходимости принятия актов в процессе реализации программы.

Администрация Некрасовского сельсовета Рыльского района Курской области осуществляет общий контроль над ходом реализации мероприятий Программы, а также непосредственно организационные, методические и контрольные функции в ходе реализации Программы, которые обеспечивают:

- разработку ежегодного плана мероприятий по реализации Программы с уточнением объемов и источников финансирования мероприятий;

- контроль за реализацией программных мероприятий по срокам, содержанию, финансовым затратам и ресурсам;

- методическое, информационное и организационное сопровождение работы по реализации комплекса программных мероприятий.

Программа разрабатывается сроком на 10 лет и подлежит корректировке ежегодно.

План-график работ по реализации программы должен соответствовать плану мероприятий, содержащемуся в разделе «Программа инвестиционных проектов, обеспечивающих достижение целевых показателей» настоящей Программы. Утверждение тарифов и принятие решений по выделению бюджетных средств из бюджета муниципального образования, подготовка и проведение конкурсов на привлечение инвесторов, принимаются в соответствии с действующим законодательством.

Мониторинг и корректировка Программы осуществляется на основании следующих нормативных документов.

Мониторинг Программы включает следующие этапы:

1. Периодический сбор информации о результатах проводимых преобразований в транспортном хозяйстве, а также информации о состоянии и развитии транспортной инфраструктуры.

2. Верификация данных.

3. Анализ данных о результатах проводимых преобразований транспортной инфраструктуры.

Мониторинг осуществляется посредством сбора, обработки и анализа информации. Сбор исходной информации производится по показателям, характеризующим выполнение программы, а также состоянию транспортной инфраструктуры.

Разработка и последующая корректировка Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры базируется на необходимости достижения целевых уровней муниципальных стандартов качества предоставления транспортных услуг при соблюдении ограничений по платежной способности потребителей, то есть при обеспечении не только технической, но и экономической доступности коммунальных услуг.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Некрасовского сельсовета Рыльского района Курской области на 2017 - 2026 подготовлена на основании:

- Градостроительного кодекса РФ от 29 декабря 2004 №190 – ФЗ;

- Федерального закона от 29 декабря 2014года №456 – ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ»;

- Федерального закона от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;

- Федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

- Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;

- Поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года Пр-701;

- Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года Пр-№1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;

- Приказа министерства транспорта Российской Федерации от 16.11.2012 № 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог»;

- Генерального плана Некрасовского сельсовета Рыльского района Курской области.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения являются:

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;

- запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами.