


ПРОГРАММА

 КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ СИСТЕМ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

**МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
«КЛЮКВИНСКИЙ СЕЛЬСОВЕТ»
КУРСКОГО РАЙОНА КУРСКОЙ ОБЛАСТИ**

УТВЕРЖДЕНА
решением собрания депутатов
Клюквинского сельсовета Курского
района Курской области
от _____ 2018 года № _____

ПРОГРАММА
комплексного развития систем
транспортной инфраструктуры
муниципального образования
«Клюквинский сельсовет»
Курского района Курской области
на 2018-2022 годы и на перспективу до 2027

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

Содержание

Введение	4
Раздел 1. Паспорт Программы	7
Раздел 2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры	10
Раздел 3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории муниципального образования	29
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 Клюквинского сельсовета	43
Раздел 6. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры	49
Раздел 7. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	50
Раздел 8. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования	53

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 сельского 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 удовлетворить 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 2027 год. На всем диапазоне прогнозирования выделены следующие этапы: с 2018 по 2022 годы, 2023-2027 годы,

Программа разработана как система мероприятий, обеспечивающих реализацию на территории районного центра муниципальных и областных целевых программ, в части,

касающейся транспортной инфраструктуры Клюквинского сельсовета Курского района Курской области.

В настоящее время в целом деятельность транспортной инфраструктуры Клюквинского 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 «Клюквинский сельсовет» Курского района Курской области на период 2018 – 2022 годы и на перспективу до 2027 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 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;

- 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;

- Генеральный план муниципального образования «Клюквинский сельсовет» Курского 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;

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

- Схема территориального планирования Курского района Курской области;

- Муниципальная программа Курской области «Развитие транспортной системы, обеспечение перевозки пассажиров в Курской области и безопасности дорожного движения в 2015-2021 годах»;

- Муниципальная программа Клюквинского сельсовета Курского района Курской области «Развитие сети автомобильных дорог в муниципальном образовании

«Клюквинский сельсовет» Курского района Курской области и безопасности дорожного движения».

Раздел 1. Паспорт Программы

Наименование Программы	Программа комплексного развития систем транспортной инфраструктуры муниципального образования «Клюквинский сельсовет» Курского района Курской области на период 2018 – 2022 годы и на перспективу до 2027 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 «Клюквинский сельсовет» Курского района Курской области на период 2018 – 2022 годы и на перспективу до 2027 года.
Заказчик Программы	Администрация Клюквинского сельсовета Курского района Курской области; Курская область, Курский район, д. Долгое, д. 167
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;

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 муниципального образования, жилищного строительства и строительства прочих объектов, прогнозирования экономики муниципального образования определить баланс потребностей в транспортных услугах на всех этапах разработки Программы с 2018 по 2027 гг. ▪ 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 «Клюквинский сельсовет» Курского района Курской области
<p style="text-align: center;">Задачи Программы</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Обеспечение требуемого технического состояния сети автомобильных дорог поселка, их пропускной способности, эффективно содействующей развитию экономики, улучшению качества жизни населения поселка, созданию безопасных условий движения; - удовлетворение потребностей населения Клюквинского сельсовета Курского района Курской области в безопасных и качественных перевозках автомобильным транспортом; -Сокращение смертности от дорожно-транспортных происшествий
<p style="text-align: center;">Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры</p>	<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 32,8 километров; • Протяженность автомобильных дорог общего пользования муниципального значения с твердым покрытием составит 8,24 километра. • Количество отремонтированных километров автомобильных дорог общего пользования муниципального значения за период реализации программы составит 9,3 километра; • Обеспеченность автодорогами общего пользования местного значения в муниципальном образовании составит 100%. <p>В области безопасности движения:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Соотношение числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях в 2018 году к числу погибших в 2022 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	Период реализации Программы 2018 - 2027 годы. Этапы осуществления Программы: 1-й этап: 2018-2022 годы; 2-й этап: 2023-2027 годы.
Основные мероприятия Программы	<p>В области автодорог</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Содержание автомобильных дорог общего пользования муниципального значения ▪ Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования муниципального значения ▪ 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
Объемы и источники финансирования Программы	<p>Общий объем финансовых ресурсов, необходимых для реализации Программы комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории Клюквинского сельсовета Курского района Курской области за счет всех источников финансирования составит 12 360,00 тыс. руб., в том числе:</p> <p>1-й этап Программы – 8 260 тыс. руб. 2018 год – 0 тыс. руб. 2019 год – 2065 тыс. руб. 2020 год – 2065 тыс. руб. 2021 год – 2065 тыс. руб. 2022 год – 2065 тыс. руб.</p> <p>2-й этап Программы – 4 100,00 тыс. руб.</p> <p>Реализация Программных мероприятий предлагается за счет:</p> <ul style="list-style-type: none"> • бюджетные источники, всего, 12 360,00 тыс. руб., в том числе: <ul style="list-style-type: none"> ✓ средства федерального бюджета – 10 000 тыс. руб. ✓ средства областного бюджета – 2 360,00 тыс. руб. ✓ средства местного бюджета – 0 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

Муниципальное образование «Клюквинский сельсовет» – административно-территориальная единица в центральной части Курского муниципального района Курской области Российской Федерации.

Клюквинский сельсовет окружают 7 муниципальных образований, в том числе Щетинский сельсовет, Ноздрачевский сельсовет, Бесединский сельсовет, Винниковский сельсовет, Шумаковский сельсовет, Лебяженский сельсовет, а также городской округ город Курск.

В сельсовете насчитывается 9 населенных пунктов. Все населенные пункты сельсовета связаны с центром муниципального образования асфальтированными дорогами. С райцентром сельсовет связан автобусным сообщением и линиями маршрутных такси. Интервал движения – 1 час. Ближайшая железнодорожная станция – г. Курск. Расстояние до нее – 8 км.

Общая площадь земель в границах Клюквинского сельсовета составляет 11,5783 тыс. га. Численность населения на 01.01.2018 г. составила 10453 человек.

Таблица. Сведения о населении муниципального образования (по населенным пунктам):

№ п/п	Населенный пункт	Удаленность от центра МО, км	Число дворов	Общая численность, чел.	в т.ч. трудоспособного возраста	в т.ч. пенсионеров
1.	д. Долгое	0,5	132	439	220	151
2.	с. Клюква	0,5	191	624	460	153
3.	д. Дурнево	0,5	90	264	140	87
4.	д. Звягинцево	4,0	44	126	78	44
5.	д. Якунино	5,0	51	139	89	45
6.	д. Халино	3,0	885	2639	2305	215
7.	п. Маршала Жукова	3,0	2442	4526	3410	493
8.	п. Подлесный	2,5	197	661	422	104
9.	п. Сахаровка	6,0	283	1035	852	112
Итого:			4315	10453	7976	1404

Административным центром Клюквинского сельсовета Курского района является д. Долгое.

С точки зрения внешних транспортных связей муниципальное образование хорошее месторасположение: близость к районному центру, а также наличие автомобильной магистрали Курск-Воронеж (А-144), данная магистраль пересекает с.

Клюква с запада на восток. На юго-западе - проходит железная дорога "Киев - Льгов - Курск - Касторная - Воронеж".

Протяженность района с севера на юг 10,6 км, с запада на восток - 11,6 км.

Основная водная артерия - река Сейм.

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.

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 Курского района Курской области и Клюквинского сельсовета являются автомобильные дороги. От уровня их транспортно-эксплуатационного состояния способствует достижению устойчивого экономического роста поселка, 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 местного 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 сельсовета, определяющее основную цель функционирования дорожного хозяйства: формирование сети автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, отвечающей потребности в перевозках автомобильным транспортом и обеспечивающей круглогодичное сообщение между жилыми районами города.

Для наиболее эффективного достижения цели, поставленной современной экономикой перед дорожным хозяйством, была разработана областная целевая программа «Модернизация сети автомобильных дорог Курской области», 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 муниципальной целевой программы («Развитие транспортной системы, обеспечение перевозки пассажиров в Курском районе Курской области и безопасности дорожного движения») ориентировочная ситуация состояния сети автомобильных дорог общего пользования Клюквинского сельсовета следующая:

- доля протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования муниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составляет 48 процентов;

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

Таблица. Мероприятия по развитию межмуниципальных и местных дорог

Наименование дороги	Протяженность, км	Категория по генеральному плану	Современное состояние	Мероприятия
<i>Межмуниципальные автодороги:</i>				
«Клюква – Ноздрачево»	8,24	3	а/б покрытие	реконструкция
<i>Местные автодороги:</i>				
«М. Жукова – пересечение с автодорогой А-144»	0,8	4	грунт	новое строительство
«Звягинцево – пересечение с автодорогой А-144»	4,54	4	грунт	новое строительство
«Звягинцево – пересечение с автодорогой А-144»	3,17	4	грунт	реконструкция
«Якунино – пересечение с автодорогой А-144»	4,09	4	грунт	реконструкция
«дублер автодороги А-144 от развязки в д. Клюква до пересечения с автодорогой «Звягинцево – пересечение с автодорогой А-144»	4,07	4	-	новое строительство
«развязка на автодороге А-144 – пересечение с автодорогой Клюква–Ноздрачево (вдоль земель КЭЧ)»	2,98	4	-	новое строительство
«развязка на автодороге А-144 (рядом с с/о Звездочка №3) – пересечение с автодорогой Клюква–Ноздрачево»	4,9	4	грунт	реконструкция

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

Все части сельсовета связаны с областным центром – городом Курск автомобильными дорогами с твердым покрытием.

Развивается маршрутная сеть автомобильного транспорта общего пользования в поселении. Сокращается количество жилых районов, не имеющих регулярного автобусного сообщения.

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

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

Сельскохозяйственная деятельность ограничена индивидуальными подсобными хозяйствами местного населения и садово-огородной деятельностью горожан. Основу специализации сельсовета определяют военные городки и управленческие структуры (ЖКХ и управляющая компания Курского района). Экономически активное население

сельсовета работает в основном в учреждениях и организациях г. Курска, благодаря близости к городу и хорошей транспортной доступности.

Благоприятные природные условия и хорошее транспортное положение создают все предпосылки для дальнейшего развития сельского хозяйства сельсовета, а также промышленного производства.

Жилищный фонд Клюквинского сельсовета представлен индивидуальными домовладениями и квартирами муниципального жилищного фонда. Индивидуальные домовладения составляют 678 дворов, из них оформлено в собственность – 74 (11 %). Муниципальный жилищный фонд образован 2620 квартирами общей площадью 36085 кв. м, в т.ч. жилье, используемое для обеспечения малоимущих граждан – 559,8 кв. м.

Благоустройство жилищного фонда различается в зависимости от типа жилья. Многоэтажные дома имеют все удобства. Одноэтажные индивидуальные домовладения газифицированы на 80 %, однако процесс газификации продолжается и к зиме планируется обеспечить газом все 100 % домовладений. Водоснабжением обеспечено 90 % домовладений, канализация отсутствует.

Телефонной связью обеспечены все населенные пункты.

Общие данные, влияющие на формирование Программы муниципального образования «Клюквинский сельсовет» Курского района Курской области на период до 2027 года:

- Общая площадь (2018 г.) – 11,5783 тыс. га.
- Численность сельского населения на 01.01.2018 г. – 10 453 чел.
- Ввод в действие жилых домов за счет всех источников финансирования за 2019 год – 0,8 тыс.м²

Транспорт, как инфраструктурная отрасль, обеспечивает базовые условия жизнедеятельности и развития поселения в целом. территории проходят автомобильные дороги регионального и межрегионального значения, связывающие Курск с населёнными пунктами и садоводческими обществами. Все населенные пункты сельсовета соединены с центральной усадьбой асфальтированными дорогами.

От Курска до Воронежа по территории Курского района и Клюквинского сельсовета через поселок Клюква и село Беседино проходит автострада «Курск–Воронеж» (класс «Е»), а по юго-западу территории сельсовета – железная дорога с остановкой на станции Клюква.

Транспортное сообщение с Курском – автобус и маршрутное такси с периодичностью 1 раз в час.

В целях реализации Федерального закона "О навигационной деятельности", для осуществления контроля и повышения безопасности городских, пригородных и междугородних пассажирских перевозок на территории Курского района Курской области и Клюквинского сельсовета все автобусы автотранспортных предприятий подключены к системе ГЛОНАСС/GPS.

Общественный транспорт

Основным видом общественного транспорта в Клюквинском сельсовете является автобус. Наибольшее число пригородных маршрутов приходится на Курское направление.

Расчет объема внутри сельских пассажирских перевозок складывается из объема трудовых перевозок кадров, работающих в поселке, и культурно-бытовых перевозок всего населения и составляет 1420,8 тысяч человек в год (по данным за 2008 год). Так как объемы производства на расчетный срок расширяться не будут, а будут сохранены в существующих масштабах, наблюдается отрицательная динамика демографии - объемы пассажирских перевозок не увеличатся и показатели сохранятся на существующем уровне.

Обеспеченность индивидуального автопарка гаражами составляет ориентировочно 2500-2700 штук, без учета гаражей на территориях индивидуального жилищного строительства. Многие территории гаражных комплексов расположены в планируемых зонах иного назначения. Проектом предлагается вынос хаотичной застройки коммунальной зоны гаражного строительства за границы иных зон в специально выделенные участки. Легковой индивидуальный автопарк жителей, проживающих в капитальной застройке, намечено размещать как непосредственно в жилых районах (до 10%), так и в коммунальных зонах (около 80%). Остальные машины будут храниться на территории приусадебных хозяйств. Необходимо максимально сократить количество постоянного индивидуального транспорта на территориях гостевых стоянок.

В то же время развитие автомобильного транспорта в сельсовете 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 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. Юго-западную часть территории Клюквинского сельсовета пересекает железнодорожная магистраль "Киев - Льгов - Курск - Касторная - Воронеж". Имеется железнодорожная станция "Клюква". Протяженность железной дороги по сельсовету составляет 5,5 км.

Водный транспорт. В юго-восточной части расположена р. Сейм - не судоходна для пассажирских перевозок, возможно развитие малого судоходства. На территории муниципального образования водный транспорт не используется.

Воздушный транспорт отсутствует и также не используется.

2.3.1. Внешний транспорт

От Курска до Воронежа по территории Курского района и Клюквинского сельсовета через поселок Клюква и село Беседино проходит автострада «Курск–Воронеж» (класс «Е»), а по юго-западу территории сельсовета – железная дорога с остановкой на станции Клюква.

Транспортное сообщение с Курском – автобус и маршрутное такси с периодичностью 1 раз в час.

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

Все дороги регионального, межмуниципального и местного значения связывают

сельсовет с областным центром. Так же имеется сеть полевых дорог с грунтовым покрытием.

Перечень автомобильных дорог общего пользования:

1. Автодорога «Курск-Борисоглебск-Дурнево» с подъездом к воинской части – IV техническая категория;
2. Автодорога «Курск-Борисоглебск-Клюква-Якунино» – IV технической категории;
3. Автодорога «Постоялые Дворы-Долгое» – IV технической категории
4. Автодорога «Курск-Шумаково-Полевая ч/з Лебяжье»– III технической категории.

Общая протяженность автодорог общего пользования с асфальтовым покрытием, на территории Клюквинского сельсовета, составляет (около 32,8 км).

Существует острая необходимость, в связи с увеличением транспортного потока (в том числе и большегрузного и крупногабаритного) в увеличении ширины проезжей части (минимально до 3-х полос) с устройством тротуаров и отвода ливневых вод.

В то же время развитие автомобильного транспорта в сельсовете 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 2022 года являются:

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

- **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 Клюквинского сельсовета.

Улично-дорожная сеть 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 муниципального образования.

№ п/п	Категория 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	-

№ п/п	Категория улиц и дорог	Основное назначение	Расчетная скорость движения, км/ч	Ширина полосы движения, м	Число полос движения	Ширина пешеходной части тротуара, м
4	Хозяйственный проезд, скотопроезд	Проезд личного скота и проезд грузового транспорта к приусадебным участкам	30	4,5	1	-

Общая протяженность улично-дорожной сети населенных пунктов муниципального образования равна порядка 65 км, из них с асфальтным покрытием 13,2 км. Имеющееся твердое покрытие требует реконструкции.

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 сельсоветов 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 муниципального 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

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
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. Дорожно-транспортные сооружения сельсовета представлены мостовыми переходами и трубопереездами.

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

Общественный транспорт Клюквинском сельсовете 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.

Количество личного автотранспорта в сельсовете составляет порядка 5400 единиц. Автотехника предприятий и организаций поселка составляет более 50 единиц. Движение транзитом через Клюквинский сельсовет осуществляется до 500 автомобилей в сутки.

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 Клюквинского сельсовета Курского 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.

За 12 месяцев 2016 года на территории Курского района зарегистрировано 163 ДТП, в которых погибло 25, ранено 233 человека. С участием пешеходов зарегистрировано 23 ДТП, в которых погибло 8, ранено 20 человек. По вине водителей, управлявших транспортным средством в состоянии опьянения зарегистрировано 21 ДТП (ранено 24 человека, погибло 5).

За двенадцать месяцев 2017 года на территории Курского района произошло 133 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли и пострадали люди. Количество ДТП сократилось на 18,4 % по сравнению с предыдущим годом. Однако число погибших в авариях людей увеличилось на 12% (с 25 до 28), количество получивших ранения снизилось на 21,4% (с 233 до 184).

За пять месяцев 2018 года на территории Курского района произошло 46 дорожно-транспортных происшествий, что на 3% меньше чем за аналогичный период прошлого года. В результате аварий погибло 4 человека (меньше на 55,5%), получили ранения 71 (меньше на 23,9%).

Согласно топографического анализа аварийности на территории Клюквинского сельсовета очагов аварийности выявлено не было.

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.

Проблема аварийности на автототранспорте за последние годы приобрела особую остроту в связи с возрастающей ежегодно диспропорцией между приростом количества автототранспортных 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 муниципального образования.

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.

6) 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 Клюквинском сельсовете

Наименование показателей	Единица измерения	2015	2016	2017год
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 Клюквинском сельсовете находятся на низком уровне, что обусловлено спадом в промышленном секторе сельсовета и уменьшением проходящего транспорта по территории муниципального образования.

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

Город	2017 г.	2018 г.
г. Курск	4664	4318
г. Железногорск	8797	8333
г. Курчатов	336	361
г. Льгов	654	814
г. Рыльск	292	287

Состояние атмосферного воздуха сельсовета 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 Клюквинского сельсовета относятся следующие:

- существует острая нехватка средств на строительство, реконструкцию, ремонт, капитальный 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 республиканского 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	10453
2	Среднегодовой общий прирост, %	-0,4
3	Срок первой очереди, лет	5
4	Расчетный срок, лет	25
5	Ожидаемая численность населения в 2022 году, чел	10440
6	Ожидаемая численность населения в 2027 году, чел.	10432

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

1. Численность населения Клюквинского сельсовета курского района Курской области к 2022 году снизится до 10440 человек, к 2027 году – до 10432 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 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 Клюквинского 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 поселении 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 до трудоспособного возраста ниже численности населения старше трудоспособного возраста в 1,5 раза и в 4,1 раза численности населения 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 «Клюквинский сельсовет» Курского района Курской области.

4. В рамках актуализации схемы теплоснабжения с 2017 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 2018-2027 гг. принимается в значениях, определенных в таблице.

Таблица. Итоговый результат прогноза численности населения

Показатели	Прогноз					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023-2027
Численность населения на конец года, чел.	10453	10452	10448	10443	10440	10432

3.2. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития 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 Клюквинского сельсовета Курского района Курской области.

Важный параметр прогноза - расходы населения на приобретение жилищной недвижимости. Эта доля зависит от уровня сбережений и в среднем российском регионе

4. В рамках актуализации схемы теплоснабжения с 2017 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 2018-2027 г.г. принимается в значениях, определенных в таблице.

Таблица. Итоговый результат прогноза численности населения

Показатели	Прогноз					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023-2027
Численность населения на конец года, чел.	10453	10452	10448	10443	10440	10432

3.2. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития 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 Клюквинского сельсовета Курского района Курской области.

Важный параметр прогноза - расходы населения на приобретение жилищной недвижимости. Эта доля зависит от уровня сбережений и в среднем российском регионе

составляет 3-4% от совокупного дохода населения. Она делится на две составляющих - покупка жилья на вторичном рынке и вне города - примерно 1-2% от совокупных доходов населения (зависит от города) и покупка жилья на первичном рынке в городе 1-3%. В среднем российском регионе 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.

Клюквинский сельсовет со среднедушевыми доходами около 15 тысяч рублей и стоимостью одного квадратного метра жилья от 22,0 до 28,0 т.руб. не соответствует данным критериям.

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 малоэтажной 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.

3.2.1. Прогноз перспективной застройки на период до 2022 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 2022 г. в муниципальном образовании прогнозируется прирост фондов строительных площадей на уровне 1,5 тыс. м².

Динамика перспективной застройки с 2018 по 2022 годы представлена в таблице.

Таблица. Динамика ввода жилья и другие показатели жилищного строительства

№	Наименование показателей	прогнозный период				
		2018	2019	2020	2021	2022
1	Численность населения, чел.	10453	10452	10448	10443	10440
2	Жилищный фонд в среднем на 1 жителя, кв.м/чел	24,28	24,61	24,94	25,27	25,60
3	Общая площадь жилых помещений, тыс.кв.м.	18,77	18,5	18,1	17,3	17,0
	- многоквартирные жилые здания, в т.ч.:	-	-	-	-	-
	индивидуальные жилые здания, в т.ч.:	96	97,5	99	100,5	102
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	115783	-	-	-	-
7	Плотность населения, м ² /чел	1151	1152	1153	1154	1155

3.2.2. Прогноз перспективной застройки на период до 2027 г.

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

- плотности населения территории муниципального образования – 1151 м²/чел;
- расчётной обеспеченности населения жилищным фондом – 32,42 м²/чел.

Из представленных данных видно, что в период до 2027 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 2027 гг. прогнозируется в частном секторе.

Динамика перспективной застройки с 2023 по 2027 годы представлена в таблице.

Таблица. Динамика перспективной застройки с 2022 по 2026годы

№	Наименование показателей	прогнозный период				
		2023	2024	2025	2026	2027
1	Численность населения, чел.	10438	10436	10435	10433	10432
2	Жилищный фонд в среднем на 1 жителя, м ² /чел	25,93	26,26	26,85	27,13	27,42
3	Общая площадь жилых помещений, тыс.м ² .	162,7	164,2	167,3	168,8	170,3
	- многоквартирные жилые здания, в т.ч.:	59,2	59,2	60,8	60,8	60,8
	индивидуальные жилые здания, в т.ч.:	103,5	105	106,5	108	109,5
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	115783	-	-	-	-
7	Плотность населения, м ² /чел	1155	1156	1157	1158	1159

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					
		2018	2019	2020	2021	2022	2023-2027
1	Численность населения, чел.	10453	10452	10448	10443	10440	10432
2	Жилищный фонд в среднем на 1 жителя, кв.м/чел	24,28	24,61	24,94	25,27	25,60	27,72
3	Общая площадь жилых помещений, тыс.кв.м.	155,2	156,7	158,2	159,7	161,2	166,66
	- многоквартирные жилые здания	59,2	59,2	59,2	59,2	59,2	60,16
	-индивидуальные жилые здания	96	97,5	99	100,5	102	106,5
4	Годовой прирост нового жилья на 1 жителя, кв.м.	0,50	0,28	0,28	0,28	0,28	0,35
5	Общая площадь жилых помещений, введенная по годам, тыс. кв.м.	23,64	23,64	23,64	23,64	23,64	24,54
6	Площадь, га	115783	-	-	-	-	-
7	Плотность населения, м ² /чел	1151	1152	1153	1154	1155	1159

Из представленных данных видно:

- прирост жилищного фонда в Клюквинском сельсовете в период с 2018 по 2027 гг. прогнозируется на уровне 1,46 тыс. м²;
- прирост площади нежилых зданий – 200 м²;

Наибольший прирост фондов строительных площадей к 2027 г. Прогнозируется рост, в основном, в индивидуальном строительстве.

3.3. Прогноз транспортного спроса 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 Клюквинского 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 «М. Жукова – пересечение с автодорогой А-144».

Прогноз транспортного спроса 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 муниципальном образовании Генеральным планом и настоящей 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 не рассматривались.

3.4. Прогноз развития дорожной сети поселения

Характерной чертой планировочной структуры сельсовета является правильная сетка улиц в центральной части и радиально-периметральная система улиц в остальной части сельсовета. Ген. планом 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:

- асфальтирование порядка 9,3 км улиц с грунтовым и/или щебеночным покрытием;

- нанесение дорожной разметки, замена поврежденных и установка новых дорожных ограждений, замена поврежденных и установка недостающих дорожных знаков, установка дорожных знаков индивидуального проектирования;

- 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 2027 года обеспеченность жителей сельсовета индивидуальными легковыми автомобилями составит:

- в 2018 году - 422 автомобилей на 1000 жителей
- в 2022 году - 422 автомобилей на 1000 жителей
- в 2027 году - 422 автомобилей на 1000 жителей

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дорогах, а также 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 2018 г. до 2027 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 поселок не обеспечен в полном объеме станциями технического обслуживания. 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 поселке.

3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Как отмечалось выше, за 5 месяцев 2018 года на территории Курского района произошло 46 дорожно-транспортных происшествий зарегистрированных, в результате которых 71 человек получили ранения различной степени тяжести и 4 человека погибло.

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 сельсовета;
- 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 смен юных 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 сельсовета;
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 настоящим Генеральным планом предлагается:

- разработать нормы предельно допустимых выбросов всеми предприятиями муниципального образования;
- провести инвентаризацию очистных сооружений на предприятиях;
- 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

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 настоящим Генеральным планом предлагается:

- разработать нормы предельно допустимых выбросов всеми предприятиями муниципального образования;
- провести инвентаризацию очистных сооружений на предприятиях;
- 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 укрупнённая оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной

инфраструктуры Ключвинского сельсовета необходимо учитывать прогноз численности населения, прогноз социально-экономического и градостроительного развития, деловую активность на территории 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 сель совкого 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 сельском округе, 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 Клюквинского сельсовета

5.1. Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог Клюквинского 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 «Клюквинский сельсовет»

№	Мероприятие для дорожной отрасли	Период реализации
1	Строительство и реконструкция автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	2018-2027
2	Капитальный ремонт автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них	2018-2027
3	Проектные работы по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	2018-2027

4	Проектные работы по строительству (реконструкции) автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	2018-2027
5	Установка и замена дорожных знаков 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» нового образца	2018-2027
6	Нанесение дорожной горизонтальной разметки и разметки пешеходных переходов	2018-2027
7	Обустройство пешеходных переходов светофорами	2018-2027
8	Обустройство ограждений у пешеходных переходов	2018-2027
9	Обустройство имеющегося наружного освещения источниками света повышенной яркости (светодиодные)	2018-2027
10	Приобретение расходных материалов	2018-2027

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 Клюквинского 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 Клюквинского 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 вышесказанного следует, что на расчетный срок основными мероприятиями развития сети автомобильных дорог муниципального образования должны стать **на первом этапе (2018-2022 гг.):**

- 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 сельского поселения;

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

На втором этапе (2023-2027 гг.):

- 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 сельсовета;

- проектирование и создание велодорожек и веломаршрутов на территории сельсовета;

- создание новых объектов транспортной инфраструктуры, отвечающих прогнозируемым потребностям предприятий и населения.

Развитие транспортной инфраструктуры на территории поселка 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 2018 г. до 2027 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 Ключвинского сельсовета необходимо уделить развитию велосипедных сообщений для движения внутри муниципального образования 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 и местного бюджетов Клюквинского сельсовета Курского 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 Клюквинского сельсовета составляет 12 360,00 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.	Реконструкция автомобильных дорог по территории сельсовета	4000	2018 - 2026 г	Бюджеты всех уровней
2.	Строительство участка перспективной автомобильной дороги	6760	2018 - 2026 г	Бюджеты всех уровней
3.	Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения	1000	2018 - 2026 г	Бюджеты всех уровней
4.	Установка защитных ограждений на участке дороги местного значения	250	2018 - 2026 г	Бюджеты всех уровней
5.	Изготовление и установка дорожных знаков на участке дороги местного значения	250	2018 - 2026 г	Бюджеты всех уровней
6.	Работы по очистке и благоустройству обочины на участке дороги местного значения	100	2018 - 2026 г	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					
			2018	2019	2020	2021	2022	2023-2027
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 муниципальном образовании		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	0	0	0	0	9,3

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:

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

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_{poi} – 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:

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

СТ – 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 Клюквинского сельсовета Курского 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 Клюквинского сельсовета Курского 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 Клюквинского сельсовета Курского района Курской области осуществляет общий контроль за 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 Клюквинского сельсовета Курского района Курской области на 2018 - 2027 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 Клюквинского сельсовета Курского 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.