**П О С Т А Н О В Л Е Н И Е От «07» февраля 2017 года № 10 Об утверждении программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Большезмеинский сельсовет» Щигровского района Курской области на 2016-2035 годы**

**АДМИНИСТРАЦИЯ**

**БОЛЬШЕЗМЕИНСКОГО СЕЛЬСОВЕТА**

ЩИГРОВСКОГО РАЙОНА КУРСКОЙ ОБЛАСТИ

**П О С Т А Н О В Л Е Н И Е**

     От «07» февраля 2017 года   № 10

Об утверждении программы

комплексного развития транспортной

инфраструктуры муниципального образования

 «Большезмеинский сельсовет»

Щигровского района  Курской области

на 2016-2035 годы

В соответствии со статьей 179 Бюджетного кодекса Российской Федерации Администрация Большезмеинского сельсовета Щигровского района Курской области  ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить прилагаемую программу комплексного развития транспортной

инфраструктуры муниципального образования «Большезмеинский сельсовет»

Щигровского района  Курской области на 2016-2035 годы

2.  Контроль  за выполнением настоящего постановления оставляю за собой.

3. Настоящее постановление вступает в силу со дня обнародования.

Глава Большезмеинского сельсовета                                        В.В.Кобелев

УТВЕРЖДЕНА

решением Собрания
депутатов Большезмеинского сельсовета
Щигровского района
Курской области
от 07.02.2017г.№10

**Программа**

**комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Большезмеинский сельсовет»**

**Щигровского района  Курской области**

**на 2016-2035 годы**

**Раздел 1. Паспорт**

**программы  комплексного развития транспортной инфраструктуры Большезмеинского сельсовета Щигровского района  Курской области на 2016-2035 годы**

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Программа комплексного развития транспортной  инфраструктуры Большезмеинского сельсовета Щигровского района Курской области на 2016-2035 годы (далее - Программа) |
| Основание для разработки Программы | Федеральный закон от 29 декабря 2014 г. N 456-ФЗ "О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации"Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 г. № 1440 “Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов”Генеральный план муниципального образования «Большезмеинский сельсовет»  Щигровского района Курской области |
| Заказчик Программы       | Администрация Большезмеинского сельсовета Щигровского района Курской области |
| Разработчик Программы    | Администрация Большезмеинского сельсовета Щигровского района Курской области |
| Цель Программы   | - обеспечение развития транспортной инфраструктуры, для закрепления населения, повышения уровня его жизни |
| Задачи Программы | а) повысить безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности), на территории поселения, городского округа;б) повысить  доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения или нормативами градостроительного проектирования городского округа;в) повысить эффективность развития транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории поселений и городских округов (далее - транспортный спрос);г) эффективное  развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в поселениях, городских округах;д) создание условия для управления транспортным спросом;е) создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;ж) создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;з) создание условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;и) повышение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры. |
| Важнейшие целевые показатели  Программы | - повышение безопасности, качества и эффективности использования населением объектов транспортной инфраструктуры;- обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры;-  сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры;- повышение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры. |
| Сроки и этапы реализации Программы | 2016-2035 годы |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий | асфальтирование улиц с грунтовым покрытием, замена поврежденных и установка недостающих дорожных знаков,реконструкция мостовых сооружений, расположенных на территории муниципального образования.приведение в нормативное состояние сельских автомобильных дорог для принятия их в сеть дорог общего пользования;восстановление изношенных верхних слоев дорожных покрытий с обеспечением требуемой ровности и шероховатости на всех асфальтированных улицах населенных пунктах. |
| Объемы и источники финансирования Программы | Общий объем  финансирования Программы составит 200,0 млн. рублей, в т.ч.:2016 год  –  0 млн. рублей;2017 год  –  2 млн. рублей;2018 год  –  8 млн. рублей;2019 год  –  12 млн. рублей;2020 год  –  3 млн. рублей;2021 – 2035 годы  –  175 млн. рублей;Источник финансирования - средства бюджетов всех уровней,  инвестиции. |

**Раздел 2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры**

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

 МО « Большезмеинский  сельсовет » наделен  статусом  сельского  поселения  Законом   Курской  области  от  14.10.2004 г. № 48 - ЗКО « О муниципальных  образованиях  Курской  области »  и  является одним  из  18  аналогичных административно-территориальных образований (поселений)  Щигровского  района Курской  области .  Площадь  МО « Большезмеинский  сельсовет » – 41,51 кв. км . Территория  сельсовета  располагается  в  северной  части  муниципального  района .

МО «Большезмеинский  сельсовет» с северной  стороны  граничит  с  Орловской  областью , с  восточной  и  южной  сторон  -  с  МО « Никольский  сельсовет » , с  западной  стороны  -  с  МО « Касиновский сельсовет »  и МО « Косоржанский сельсовет ».

В  состав   МО « Большезмеинский  сельсовет » входят  6  населенных  пунктов:

с. Большой  Змеинец , д. Заречье , д. Капитоновка , д. Конопляновка , д. Новоселовка ,

д. Чижовка . Административным центром  МО « Большезмеинский  сельсовет »  является – с.Большой  Змеинец .  Численность  населения  МО « Большезмеинский  сельсовет »  на  01.01. 2012 г. составляет  405 человека , что составляет  0,03  %  от общего населения  Щигровского  района  .

**2.2. Социально-экономическая характеристика**

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

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

**Обеспеченность основными нормируемыми видами обслуживания**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  № п/п |  Учреждения,предприятия | Ед. изме-рения | Совр.состояние | Необходимо по норме | % обеспеч. |  Примечания  |
| 1 | 2  | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| **Учреждения образования** |
| 1 | Дошкольные детские учреждения | Мест на | 0 | 14 | 0 |  Региональные нормы градостроит. проектирования |
| 1000 чел. |   | 32  |
| Охват детей в возрасте 1-6 лет | % |   | 70 |   |  СП42.1330.2011 |
| 2 | Общеобразовательные школы | Учащ. | 80 | 55 | 145 |   Региональные нормы градостроит. проектирования |
| На 1000 чел |   | 87  |
| Охват детей в возр 7-17 лет | % |   | 100  | 0 |
| **Учреждения  здравоохранения** |
| 3 | Амбулаторно-поликлинические  учреждения | Посещ.в смену | 0 | 11 | 0 |   |
| На 1000 чел. |   | 18,15  |   | Региональные нормы градостроит. проектирования |
| 4 | Аптеки | Объект | 0 | 1  |   | По заданию на проектирование |
| **Учреждения культуры** |
| 5 | Учреждения культурно-досугового типа (дома культуры, клубы ит.п.) | Мест в зале | 150 | 190 | 80 |   |
| На 1000 чел. |   |  300 |   | Региональные нормы градостроит. проектирования  |
| 6 | Библиотека в ЦСДК, в клубе досуга | Един хранения |  4000 |  3780 |  105 |  СП42.1330.2011  |
| На 1000 чел. |   |  6000 |   | Региональные нормы градостроит. проектирования |
| **Физкультурно-спортивные  учреждения** |
| 7 | Спортивные залы в школе | кв.м | 0 | 38  |   |   |
| На 1000чел. |   |  60 |    | Региональные нормы градостроит. проектирования  |
| 8 | Плоскостные спортивные сооружения | кв.м  | 2400 | 4400 | 55 |   |
| На 1000чел. |   |  7000 |    | Региональные нормы градостроит. проектирования |
| **Учреждения торговли, общественного питания  и бытового обслуживания** |
| 9 | Магазин смешанной торговли | М2 | 100  | 190 | 53 |   |
| На 1000 чел. |   |  300 |    | СП 42.13330.2011 |
| 10 | Предприятие  общественного  питания                                                                                                           | Пос.мест | 0 | 25 | 0 |   |
| На 1000 чел. |   |  40 |    | По заданию на проектирование |
| 11 | Предприятие централизованного  выполнения заказов | Раб.мест | 0 | 2 | 0  |   |
| На 1000 чел. |   |  3  |   | По заданию на проектирование |
| **Административно-хозяйственные учреждения** |
| 12 | Административные здания | Объект на пос..  | 1  | 1 | 100 | Администрация поселения |
| 13 | Отделение связи | Объект на пос.. | 1 | 1 | 100  |   |
| 14 | Опорный пункт охраны порядка | Объект на пос.. | - | 1 |   | По заданию на проектирование |

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

Транспортная  структура  сельсовета  представлена  участком  автомобильной дороги  межмуниципального   значения , сетью дорог  местного  значения  муниципального  района , связывающих  населенные  пункты и  системой  дорог  местного  значения  поселения  в  пределах  границ  населенных  пунктов ,  образующих  улично-дорожную  сеть  населенных  пунктов .

В  соответствии  с  перечнем  автомобильных  дорог ( постановление  Администрации  Курской  области  от  28.07 2006 г. № 76  « Об  утверждении  перечня  автомобильных  дорог  общего  пользования  регионального  значения  Курской  области » (в  редакции  постановления Администрации  Курской  области  от  07.10.2010 г.  № 455-па  )  по  территории   сельсовета   проходит  автомобильная  дорога  межмуниципального  значения – Никольский – Большой  Змеинец – Касиновка  ( 38 – ОП МЗ 38Н – 479 ) со  следующими  характеристиками :

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  №п/п  |  Наименование  автомобильной  дороги | Дороги , км. |
| Протяж.всего | в  том  числе  по  типам  покрытий |
| а/б | ч/щ | грунт | категория |
| III | IV | V |
| Автомобильная  дорога  межмуниципального  значения |
| 1. | Никольский - Большой Змеинец - Касиновка |  18,0 |  18,0 |   |   |   |  18,0 |   |

Существующая  застройка  населенных  пунктов  примыкает  в  основном  к  пойменной  части  водных  объектов  и  имеет  линейную  структуру . Улично-дорожная  сеть представлена  преимущественно с  выделением  основной    главной  транспортно-пешеходной  связи  к  которой  примыкают второстепенные  улицы  и  проезды .

Протяженность  транспортной  сети  поселения  составляет  22,3 км. , в  том  числе  межмуниципального  значения – 9,6 км., местного  значения  муниципального  района 2,7 км.  и  поселения – 10,0 км.

Транспортное сообщение  между населенными пунктами и административным районом организовано ОАО «Щигры Автотранс».

**2.4.  Характеристика сети дорог поселения**

       Существующая  застройка  населенных  пунктов  примыкает  в  основном  к  пойменной  части  водных  объектов  и  имеет  линейную  структуру .

       Улично-дорожная  сеть представлена  преимущественно с  выделением  основной    главной  транспортно-пешеходной  связи  к  которой  примыкают второстепенные  улицы  и  проезды .

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

На территории муниципального образования используется  легковой автотранспорт и грузовой.

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

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

         Во время сезонных полевых работ движение автотранспорта увеличивается за счет проезда сельскохозяйственной техники на 10%.

         В праздничные и выходные дни за счет притока иногороднего транспорта движения легкового автотранспорта увеличивается на 10% .

**2.6.  Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока**

Транспортное сообщение  между населенными пунктами и административным районом организовано ОАО «Щигры Автотранс».

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

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

Коммунальные службы сельского поселения своих транспортных средств не имеют, при использовании спецтехники для содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения заключаются Муниципальные контракты. Для прохождения технического обслуживания автотранспорта собственной производственно-технической базы, оборудования и персонала в Поселении нет.

**2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения**

 Обстановка с аварийностью на территории Большезмеинского сельсовета : количество ДТП на территории поселения - 0. Число погибших в аварии людей -0. Число получивших ранения – 0.

ДТП с недостатками в транспортно-эксплуатационном состоянии улиц, дорог, а также расположенных на них инженерных сооружений и технических средств организации дорожного движения, не зарегистрированы.

**2.10 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения**

Поступление в атмосферу загрязняющих веществ в поселении обусловлено возросшим за последние годы количеством автотранспорта.

По результатам исследований атмосферного воздуха в  сельсовете, превышений гигиенических нормативов ГН 2.1.6.1338-03 «Предельно допустимые концентрации (ПДК) загрязняющих веществ в атмосферном воздухе населенных мест» не обнаружено.

**2.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения**

На первую очередь существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры сельсовета  предлагается:

нанесение дорожной разметки, устройство остановочных, посадочных площадок, автопавильонов на автобусных остановках;

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

реконструкция мостовых сооружений, расположенных на территории муниципального образования.

Реализация вышеуказанных мероприятий  и принципов развития транспортной системы позволит обеспечить выполнение основных требований по приведению дорог в нормативное состояние. Приведение дорог в нормативное состояние имеет важное социально-экономическое и хозяйственное значение: возрастут скорость и безопасность движения автотранспорта, сократятся пробеги. Все это даст возможность снизить себестоимость перевозок грузов и пассажиров, обеспечить своевременное оказание медицинской помощи и проведение противопожарных мероприятий.

**2.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения**

Для функционирования и развития транспортной инфраструктуры  муниципального образования «Большезмеинский сельсовет»  Щигровского района Курской области имеется следующая нормативная  правовая база.

         Генеральный план муниципального образования «Большезмеинский сельсовет»  Щигровского района Курской области.

         Правила землепользования и застройки территории Большезмеинского сельсовета Щигровского района Курской области.

Для качественного функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования  «Большезмеинский сельсовет»  Щигровского района Курской области необходимо постоянно актуализировать  и дополнять нормативно правовую базу.

**2.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры**

Уровень финансирования муниципального образования достаточно низкий. Денежных средств  за последние  5 лет на финансирование транспортной инфраструктуры  в бюджете муниципального образования «Большезмеинский сельсовет»  не предусматривалось.

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

**3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения**

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

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

На период  2016-2035 годов прогнозируется увеличение числа жителей,  а  увеличение уровня автомобилизации населения и притока  автомобильного транспорта в весенне-летний период неизбежно приведет к росту подвижности населения на личном транспорте и увеличению интенсивности движения на дорогах, поэтому в перспективе необходимо сохранять и увеличивать приоритет в перевозках пассажиров видами транспорта, для чего необходимо обновлять парк подвижного состава, использовать экипажи различной вместимости, сокращать наполняемость экипажей, обеспечивать удобные подходы к остановкам общественного транспорта.

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

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

Базовыми принципами развития транспортной системы должны стать:

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

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

Повышение мобильности населения как фактора экономического развития.

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

**3.4. Прогноз развития дорожной сети поселения**

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

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

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

**3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения**

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

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

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

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

Учитывая рост  общего  числа автомобилей, также увеличится и вследствие чего прогнозируется негативное воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.

**Раздел 4.  Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры**

Вариант 1 (базовый). Предполагается сохранение инерционных трендов, сложившихся в последний период, консервативную инвестиционную политику частных компаний, ограниченные расходы на развитие компаний инфраструктурного сектора, при стагнации государственного спроса.

Также данным вариантом учитывается агрессивная внешняя среда, сложившаяся благодаря введенным санкциям и санкционной политике Европейского союза.

Вариант 2 (умеренно-оптимистичный). На территории сельского поселения предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала. Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности, предполагает также привлечение инвестиций.

Вариант 3 (экономически обоснованный). На территории поселения предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала. Сценарий предполагает строительство дорог и парковок, а также установка дорожных знаков и нанесение разметки

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

Комплексные мероприятия  по развитию транспортной инфраструктуры

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. № пп
 | Наименование мероприятия | Затраты на реализацию проекта(тыс.руб) | Срок реализации проекта | Предполагаемый источник финансирования |
| 1.
 | строительство  участка   перспективной автомобильной  дороги  . | 120 000 | 2017-2035г | Бюджеты всех уровней |
| 1.
 | Строительство   (на  расчетный срок) транспортных  связей   (улично-дорожной  сети )    в границах населенных пунктов | 68000 | 2017-2035г | Бюджеты всех уровней |
| 1.
 | Установка защитных ограждений на участке дороги местного значения | 5000 | 2017-2035г | Бюджеты всех уровней |
| 1.
 | Изготовление и  Установка дорожных знаков на участке дороги местного значения | 5000 | 2017-2035г | Бюджеты всех уровней |
| 1.
 | Работы по очистке и благоустройству обочины на участке дороги местного значения | 2000 | 2017-2035г | Бюджеты всех уровней |

**Раздел 6. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры**

Финансирование Программы намечается осуществлять за счет консолидации средств федерального, регионального, муниципального бюджета и внебюджетных источников.

Внебюджетные источники - средства муниципальных предприятий и учреждений, заемные средства, средства организаций различных форм собственности,  плата за пользование услугами.

В качестве потенциальных источников финансирования программы являются средства федерального и регионального бюджетов, в том числе выделенные для реализации федеральных и региональных программ, средства инвесторов. Объемы ассигнований, выделяемых из вышеперечисленных источников, ежегодно уточняются с учетом их возможностей и достигнутых соглашений.

         Общий объем финансирования по Программе   составляет всего – 200,0 млн.руб.

Финансово-экономическое обоснование программы на 2016 - 2035 годы будет производиться ежегодно, по мере уточнения утверждения инвестиционных программ и объемов финансирования.

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

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

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

7.3. Оценка осуществляется по следующим критериям:

7.3.1. Достижение запланированных значений целевых показателей.

Степень достижения запланированных результатов по каждому целевому показателю за отчетный период (Иi) проводится путем сопоставления фактически достигнутого значения целевого показателя         за отчетный период (Ифакт) с его плановым значением (Иплан) по следующей формуле:

                                                     Ифакт

                                           Иi = ----------,

                                                     Иплан

где: Иi– степень достижения планового значения целевого показателя                   за отчетный период;

        Ифакт – значение показателя, фактически достигнутое на конец отчетного периода;

        Иплан– плановое значение целевого показателя в отчетном периоде,

        i – порядковый номер целевого показателя.

Если значение Иi превышает 1, а также в случае, если желаемой тенденцией является снижение показателя и полученное значение меньше 1, для расчета среднего значения достижения запланированных целевых показателей данное отношение принимается равным 1.

Среднее значение достижения запланированных значений целевых показателей Программы (И) рассчитывается по формуле:

                                                    ∑ Иi

                                           И = ----------,

                                                      N

где: И – среднее значение достижения запланированных значений целевых показателей Программы за отчетный период;

        ∑ Иi– сумма оценок достижения плановых значений показателей                   за отчетный период;

       N – количество целевых показателей Программы, подлежащих выполнению в отчетном периоде.

7.3.2. Соответствие объемов фактического финансирования запланированным объемам.

Степень соответствия объемов фактического финансирования запланированным объемам за отчетный период (Ф) проводится путем сопоставления фактического объема финансирования за счет всех источников финансирования за отчетный период (Ффакт) к запланированному объему (Фплан) по следующей формуле:

                                                     Ффакт

                                           Ф = -----------,

                                                     Фплан

где: Ф – степень уровня финансирования мероприятий Программы за отчетный период;

          Ффакт – фактический объем финансирования мероприятий Программы            за отчетный период;

          Фплан– объем финансирования мероприятий, предусмотренный Программой на отчетный период.

7.3.3. Выполнение запланированных мероприятий.

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

                                                       Мфакт

                                           Мj = ------------,

                                                     Мплан

где: Мj – показатель степени выполнения мероприятия Программы за отчетный период;

         Мфакт– фактически полученный результат по мероприятию за отчетный период;

        Мплан– предусмотренный Программой ожидаемый результат по мероприятию за отчетный период;

       j – порядковый номер мероприятия Программы.

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

                                                      ∑ Мj

                                          М = ------------

                                                        К

где: М – среднее значение степени выполнения запланированных мероприятий Программы за отчетный период;

        ∑ Мj– сумма оценок степени выполнения запланированных мероприятий Программы за отчетный период;

        К – количество мероприятий Программы, подлежащих выполнению               в отчетном периоде.

7.4. При проведении Оценки определяется показатель эффективности использования финансовых средств (Э), как отношение среднего показателя степени выполнения запланированных мероприятий (М) к степени уровня финансирования (Ф).

                                                      М

                                            Э = --------

                                                      Ф

где: Э – эффективность использования финансовых средств Программы               за отчетный период;

         М – среднее значение степени выполнения запланированных мероприятий Программы за отчетный период;

         Ф – степень уровня финансирования мероприятий Программы в отчетном периоде.

7.5. Показатель эффективности реализации Программы определяется как произведение среднего значения достижения запланированных значений целевых показателей (И) и показателя эффективности использования финансовых средств Программы (Э) по следующей формуле:

                                           П =   И x Э

где: П – показатель эффективности реализации Программы за отчетный период;

         И – среднее значение достижения запланированных значений целевых показателей Программы за отчетный период;

         Э – эффективность использования финансовых средств Программы                 в отчетном периоде.

7.6. Вывод об эффективности реализации Программы формируется                        на основании значений П.

Реализация Программы признается:

 - с высоким уровнем эффективности, если значение П больше либо равно 0,9;

- со средним уровнем эффективности, если значение П меньше 0,9,                     но больше либо равно 0,7.

В остальных случаях реализация Программы признается с низким уровнем эффективности.

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

Для качественного функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Большезмеинский сельсовет Щигровского района Курской области необходимо постоянно актуализировать и дополнять нормативно-правовую базу.