**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ**

**ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

**ЗАГРИВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ**

**СЛАНЦЕВСКОГО РАЙОНА ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ**

**на период до 2035 года**

2021 год

**Заказчик:**

**Администрация Загривского сельского поселения Сланцевского района Ленинградской области**

Юридический адрес 188577 Ленинградская область, Сланцевский район, д. Загривье д.1

Фактический адрес: 188577 Ленинградская область, Сланцевский район, д. Загривье д.1

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Калинин С.В.

**Разработчик:**

**ООО «Интерстрой»**

Юридический адрес: 196652, Санкт-Петербург, г.Колпино, ул.Загородная, д.6, Лит.А,

офис 208

Фактический адрес: 196652, Санкт-Петербург, г.Колпино, ул.Загородная, д.6, Лит.А,

офис 208

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Пиявкина О.В.

**ОГЛАВЛЕНИЕ**

[ВВЕДЕНИЕ 5](#_Toc39080464)

[ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ 7](#_Toc39080465)

[1 ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 10](#_Toc39080466)

[1.1 Анализ положения Ленинградской области в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения Загривского сельского поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации 10](#_Toc39080467)

[1.2 Социально-экономическая характеристика Загривского сельского поселения, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса 12](#_Toc39080468)

[1.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта 17](#_Toc39080469)

[1.3.1 Автомобильный транспорт 17](#_Toc39080470)

[1.3.2 Водный транспорт 20](#_Toc39080471)

[1.3.3 Воздушный транспорт 20](#_Toc39080472)

[1.3.4 Железнодорожный транспорт 20](#_Toc39080473)

[1.4 Характеристика сети дорог Загривского сельского поселения, параметры дорожного движения 20](#_Toc39080474)

[1.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Загривском сельском поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами) 22](#_Toc39080475)

[1.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока 23](#_Toc39080476)

[1.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения 25](#_Toc39080477)

[1.8 Характеристику движения грузовых транспортных средств, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств 26](#_Toc39080478)

[1.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения 26](#_Toc39080479)

[1.10 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения 28](#_Toc39080480)

[1.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Загривского сельского поселения 31](#_Toc39080481)

[1.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Загривского сельского поселения 32](#_Toc39080482)

[1.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры 35](#_Toc39080483)

[2 ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ЗАГРИВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ 37](#_Toc39080484)

[2.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития 37](#_Toc39080485)

[2.2 Прогноз транспортного спроса Загривского сельского поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта 39](#_Toc39080486)

[2.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта 39](#_Toc39080487)

[2.4 Прогноз развития дорожной сети 40](#_Toc39080488)

[2.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения 41](#_Toc39080489)

[2.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения 41](#_Toc39080490)

[2.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения 42](#_Toc39080491)

[3 УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ВЫБОР ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА 44](#_Toc39080492)

[4 ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 47](#_Toc39080493)

[4.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта 47](#_Toc39080494)

[4.2 Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов 47](#_Toc39080495)

[4.3 Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства 47](#_Toc39080496)

[4.4 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения 47](#_Toc39080497)

[4.5 Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб 47](#_Toc39080498)

[4.6 Мероприятия по развитию сети дорог Загривского сельского поселения 47](#_Toc39080499)

[5 МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 48](#_Toc39080500)

[5.1 Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков 48](#_Toc39080501)

[5.2 Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем 48](#_Toc39080502)

[5.3 Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения 48](#_Toc39080503)

[5.4 Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности 48](#_Toc39080504)

[6 ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 49](#_Toc39080505)

[7 ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 53](#_Toc39080506)

[8 ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ЗАГРИВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ 57](#_Toc39080507)

# ВВЕДЕНИЕ

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования – документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения муниципального образования, который предусмотрен также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования, планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Реализация программы должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Одним из основополагающих условий развития муниципального образования является комплексное развитие транспортной инфраструктуры. Этапом, предшествующим разработке основных мероприятий Программы, является проведение анализа и оценка социально-экономического и территориального развития муниципального образования.

Анализ и оценка социально-экономического и территориального развития муниципального образования, а также прогноз его развития проводится по следующим направлениям:

* демографическое развитие;
* перспективное строительство;
* состояние транспортной инфраструктуры.

Программа направлена на обеспечение надежного и устойчивого обслуживания потребителей услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры.

Основными целями программы являются:

* обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее субъекты экономической деятельности) на территории муниципального образования;
* обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;
* развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования;
* развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в муниципальном образовании;
* обеспечение условий для управления транспортным спросом;
* создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;
* создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
* условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
* эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

Бюджетные средства, направляемые на реализацию программы, должны быть предназначены для реализации проектов модернизации объектов транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства, связанных с ремонтом, реконструкцией существующих объектов, а также со строительством новых объектов. Таким образом, Программа является прогнозно-плановым документом, во-первых, формулирующим и увязывающим по срокам, финансовым, трудовым, материальным и прочим ресурсам реализацию стратегических приоритетов в сфере развития транспортной инфраструктуры муниципального образования, во-вторых, формирующим плановую основу взаимодействия членов местного сообщества, обеспечивающего и реализацию стратегических приоритетов, и текущее сбалансированное функционирование экономического и социального секторов муниципального образования.

# ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Загривского сельского поселения Сланцевского района Ленинградской области на период до 2035 года |
| Основание для разработки программы | * - Статья 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации от 29 декабря 2004 года №190-ФЗ;
* - Статья 5 Федерального закона от 29 декабря 2014 года №456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
* - Генеральный план Загривского сельского поселения Сланцевского муниципального района Ленинградской области на период до 2035 года;
* - Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».
 |
| Заказчик Программы | **Администрация Загривского сельского поселения Сланцевского района Ленинградской области**188577 Ленинградская область, Сланцевский район, д. Загривье д.1 |
| Разработчик Программы | **ООО «Интерстрой»** Юридический адрес: 196652, Санкт-Петербург, г. Колпино, ул. Загородная, д.6, Лит.А, ПХ 124 |
| Цели и задачи программы | *Цель программы*:Создание сбалансированной транспортной инфраструктуры муниципального образования, обеспечивающей безопасность участников дорожного движения, комфортность передвижения, качество и эффективность транспортного обслуживания населения.*Задачи программы:*1. Развитие улично-дорожной сети Загривского сельского поселения; 2. Обеспечение безопасности дорожного движения и функционирования дорожно-транспортной инфраструктуры; 3. Повышение доступности и качества транспортных услуг; 4. Создание комфортной среды для передвижения инвалидов и других маломобильных групп населения; 5. Обеспечение сохранности автомобильных дорог местного значения на территории Загривского сельского поселения. |
| Целевые показатели (индикаторы) реализации программы | - Качество транспортной инфраструктуры1. Общая протяженность дорог – всего, км2. Протяженность дорог с твердым покрытием и грунтовых дорог, не отвечающих нормативным требованиям, км- Доступность транспортной инфраструктуры1. Доля обеспеченности населения МО маршрутами общественного транспорта населения, %2. Доля общественного транспорта, доступного для маломобильных групп населения, % |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры | Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий:1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, а также других объектов транспортной инфраструктуры.Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.2. 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.3. 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.4. 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.5. Мероприятия по организации дорожного движения.Реализация мероприятий позволит повысить уровень качества и безопасности транспортного обслуживания населения.6. Мероприятия по ремонту и строительству пешеходных и велосипедных дорожек.Реализация мероприятий позволит повысить качество велосипедного и пешеходного передвижения населения. |
| Срок и этапы реализации программы | Мероприятия Программы охватывают период 2021 – 2035 годы. Мероприятия и целевые показатели (индикаторы), предусмотренные Программой, рассчитаны на первые 5 лет с разбивкой по годам, а на последующий период (до окончания срока действия программы) - без разбивки по годам. Этапы реализации программы:I этап: 2021-2025 гг;II этап: 2026-2035 гг. |
| Объемы и источники финансирования программы | Объем финансирования Программы на 2021-2035 года представлен в соответствующих разделах программы, за счет бюджетных средств разных уровней и привлечения внебюджетных источников.Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2021-2035 годах, могут быть уточнены при формировании проекта местного бюджета.Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год. Все суммы показаны в ценах соответствующего периода |

# 1 ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

## 1.1 Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

Загривское сельское поселение – муниципальное образование в составе Сланцевского муниципального района Ленинградской области. Административным центром сельского поселения является д. Загривье. Расстояние от административного центра поселения до административного центра муниципального района (г. Сланцы) составляет 18 км.

Границы Загривского сельского поселения Сланцевского муниципального района Ленинградской области утверждены областным законом Ленинградской области от 15 июня 2010 года № 32-оз «Об административно-территориальном устройстве Ленинградской области и порядке его изменения».

Загривское сельское поселение граничит:

- на западе: с Эстонской Республикой;

- на северо-востоке: с Сланцевским городским поселением;

- на востоке: с Гостицким сельским поселением;

- на юге: с Гдовским муниципальным районом Псковской области.

В границах Загривского сельского поселения в соответствии с областным законом Ленинградской области от 15 июня 2010 года № 32-оз расположено 10 населённых пунктов:

1) деревня Втроя;

2) деревня Загривье;

3) деревня Кондуши;

4) деревня Кукин Берег;

5) деревня Мокреди;

6) деревня Отрадное;

7) деревня Переволок;

8) деревня Радовель;

9) деревня Скамья;

10) деревня Степановщина.

По состоянию на 1 января 2019 года общая численность населения, зарегистрированного на территории Загривского сельского поселения, составила 1062 чел.

Западная граница муниципального образования, совпадающая с государственной границей Российской Федерации, проходит по реке Нарва. На берегу расположены небольшие населенные пункты (Переволок, Скамья, Степановщина) и территории баз отдыха, наиболее крупные из которых «Березка», «Рябинка», «Нарова», «Причудье». Также на территории сельского поселения расположены 2 садоводческие некоммерческие товарищества («Строитель», «Шахтер»).

В связи с приграничным расположением на территории Загривского сельского поселения расположена пограничная застава «Кукин Берег». Пункты пропуска через государственную границу отсутствуют.



Рис. 1.1 - Положение Загривского сельского поселения

## 1.2 Социально-экономическая характеристика Загривского сельского поселения, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

***Анализ современного использования территории, архитектурно-планировочная характеристика***, а***нализ экономической ситуации***

В основе экономики Загривского сельского поселения – развитие малого предпринимательства. В настоящее время стабильно работают 3 организации, относящиеся к малым предприятиям, в том числе 1 сельскохозяйственное предприятие ООО «Сланцевское» и 2 предприятия, осуществляющие торговую деятельность: ООО «ТИМ», ИП Мерцалова Н.А. Среднесписочная численность работников малых предприятий и микропредприятий составляет 35 чел.

Инвестиционные площадки на территории Загривского сельского поселения по сведениям Инвестиционного паспорта Сланцевского муниципального района Ленинградской области отсутствуют.

Промышленных предприятий на территории Загривского сельского поселения нет.

Сельскохозяйственный комплекс

На территории сельского поселения основным сельскохозяйственным предприятием было ООО Агропромышленное предприятие «Загривское», которое с 4 февраля 2014 года находится в стадии ликвидации и деятельность не осуществляет. В настоящее время функционирует одно сельскохозяйственное предприятие: ООО «Сланцевское», которое осуществляет свою деятельность в сфере молочного животноводства. Производственные площадки, на которых планируется разместить объекты животноводства, расположены в д. Степановщина, также ООО «Сланцевское» оформлена в аренду территория бывшего сельскохозяйственного комплекса Агропромышленного предприятия «Загривское», расположенная к северу от д. Загривье.

По данным, предоставленным администрацией Сланцевского муниципального района, на территории Загривского сельского поселения осуществляют деятельность следующие сельскохозяйственные производители:

1. ООО «Сланцевское», ИНН 4707033819, растениеводство, выращивание многолетних трав, кормовых культур для крупного рогатого скота;
2. К(Ф)Х Саюк С. В., ИНН 471300096205, молочное и мясное животноводство;
3. К(Ф)Х Никифорчин С.П., ИНН 471305154250, молочное животноводство;
4. К(Ф)Х «АМАСТ», ИНН 4707041993, выращивание клубники;
5. К(Ф) Шумайлов Е. В., ИНН 780150362176, деятельность по предоставлению мест для краткосрочного проживания;
6. К(Ф)Х Сумина В. В., ИНН 782513158879 (участвовала в программе «Ленинградский гектар», участок: 47:28:0129001:54);
7. Печникова Е. И. (участвовала в программе «Агростартап», итоги подводятся).

Сведения о территориях основных сельскохозяйственных товаропроизводителей в соответствии со сведениями администрации Сланцевского муниципального района, представлены в таблице 1.1.

Таблица 1.1

 Информация по земельным участкам основных сельскохозяйственных товаропроизводителей

| **№** | **Наименование сельскохозяйственного товаропроизводителя** | **Посевная площадь по соглашению всего, га** | **В том числе земельные участки, поставленные на кадастровый учет, га** |
| --- | --- | --- | --- |
| **Площадь земельного участка, га** | **кадастровый номер участка** |
| 1. | ООО «Сланцевское» | 700 | 27,67 | 47:28:0105001:91 |
| 23,22 | 47:28:0128001:88 |
| 18,76 | 47:28:0101003:121 |
| 37,5 | 47:28:0128001:35 |
| 10,31 | 47:28:0128001:37 |
| 26,95 | 47:28:0128001:31 |
| 67,07 | 47:28:0128001:38 |
| 45,26 | 47:28:0128001:32 |
| 3,99 | 47:28:0101003:120 |
| 36,13 | 47:28:0128001:33 |
| 53,91 | 47:28:0128001:63 |
| 10,38 | 47:28:0128001:36 |
| 7,37 | 47:28:0101003:122 |
| 4,88 | 47:28:0128001:89 |
| 2,74 | 47:28:0128001:85 |
| 12,46 | 47:28:0128001:84 |
| 311,4 | 47:28:0128001:86 |
| 2. | К(Ф)Х Никифорчин С.П. | 12 | 7,87 | 47:28:0000000:16 |
| 4,175 | 47:28:0104002:52 |

Сохранение территорий, на которых могут быть размещены объекты сельскохозяйственного производства и производственного назначения, является важным фактором создания условий для развития экономического комплекса и инвестиционной привлекательности территории.

На территории Загривского сельского поселения в рамках государственной программы Ленинградской области «Развитие сельского хозяйства Ленинградской области», утвержденной постановлением Правительства Ленинградской области от 29 декабря 2012 года № 463, реализуется основное мероприятие «Ленинградский гектар». В настоящее время по данной программе планируется выделение 6 участков:

1. 47:28:0129001:54 (К(Ф)Х Сумина В. В., 5,1 га);
2. 47:28:0129001:56 (вблизи д. Кукин Берег, 21 га, планируется межевание);
3. 47:28:0129001:55 (вблизи д. Переволок, 3,6 га);
4. 47:28:0129001:57 (вблизи д. Переволок, 7,5 га);
5. 47:28:0110001:247 (вблизи д. Скамья, 3,4 га);
6. 47:28:0110001:246 (вблизи д. Скамья, 4,9 га).

Объекты отдыха и туризма

На территории Загривского сельского поселения расположены зоны отдыха и рекреации, приуроченные к побережью реки Нарва. В настоящее время действуют 3 базы отдыха и 11 баз охотников и рыболовов (таблица 1.2).

Таблица 1.2

Перечень баз отдыха и баз охотников и рыболовов, расположенных на территории Загривского сельского поселения

| **№** | **Наименование владельца** | **вид****пользования** | **Наименование** | **Местоположение** | **Примечания** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Базы отдыха |
| 1. | ОАО «Завод «Сланцы» | бессрочное пользование | «Березка» | река Нарва | 80 мест |
| 2 . | ОАО «Цесла» | собственность | «Солнечная» | урочище Ольгин Крест | 60 мест |
| 3 . | ОАО «Румб» | собственность | «Нептун» | южнее д. Переволок | 100 мест |
| Базы охотников и рыболовов |
| 4. | в/ч 28677 г. Гатчина | аренда |  | д. Скамья |  |
| 5. | ГП Ленинградское монтажное управление«Монтажавтоматика» | аренда |  | д. Переволок | 20 мест |
| 6. | Баранов Виктор Николаевич | собственность | «Омут» | д. Отрадное | 40 мест |
| 7. | ООО «Докастрой» | аренда собственность | «Рябинка» | квартал 202Загривского лесничества, д. Мокреди | 50 мест |
| 8. | Институт ядерной физики г. Гатчина | бессрочное пользование | «Нарова» | д. Скамья | 20 мест |
| 9. | ЗАО РУСТ-95 | собственность/аренда, договор № 235р от 05.11.2008 |  | д. Скамья | не работает |
| 10. | НИИ «Электростандарт» | аренда |  | д. Скамья | 15 мест |
| 11. | ООО «Энергия» | аренда, договор № 355р от 06.08.2009 |  | д. Скамья | не работает |
| 12. | ЗАО «Северо-Западная угольная компания» | аренда, договор № 36 от 02.05.2006 |  | д. Отрадное | 20 мест |
| 13. | ООО «Абсолюттур» | собственность |  | д. Скамья | не работает |
| 14. | ОАО «Ленинградсланец» | собственность аренда |  | квартал 202 Загривского лесничества |  |

Кроме того, на реке Нарва имеются объекты базирования и обслуживания маломерного флота, которые фактически являются объектами рекреации и туризма. Сведения о базах (стоянках) маломерных судов, состоящих на учете в Государственной инспекции по маломерным судам МЧС России по Ленинградской области, расположенных на территории Сланцевского муниципального района приведены в таблице 1.3.

Таблица 1.3

Сведения об объектах базирования маломерного флота (в соответствии с приложением 2 к Концепции развития и размещения объектов базирования и обслуживания маломерного флота на территории Ленинградской области до 2020 года, утвержденной постановлением Правительства Ленинградской области от 27 января 2012 года № 22 (с изменениями на 22 июля 2019 года))

| **№** | **Фактическое местонахождение объекта базирования** | **Наименование организации-владельца, объекта базирования** | **Расчетное количество маломерных судов** |
| --- | --- | --- | --- |
| 1. | д. Скамья, река Нарва | ФГБУ «Петербургский институт ядерной физики им. Б.П. Константинова», база отдыха | 100 |
| 2. | д. Скамья, река Нарва | ООО «Электростандарт», база отдыха | 20 |
| 3. | д. Переволок, река Нарва | ОАО «Ленинградсланец», база отдыха | 20 |
| 4. | д. Загривье, река Нарва | ОАО «Сланцы», база отдыха | 20 |

Общие параметры социально-экономического развития Загривского сельского поселения утверждены постановлением администрации Загривского сельского поселения от 1 октября 2019 года № 117-п «Об утверждении основных показателей прогноза социально-экономического развития Загривского сельского поселения Сланцевского муниципального района Ленинградской области на 2020 год и плановый период с 2021 г. по 2025 г.» (с изменениями, внесенными постановлением администрации Загривского сельского поселения от 18 декабря 2019 года № 158-п). В соответствии с данным прогнозом, размещение новых объектов экономики на период до 2025 года на территории Загривского сельского поселения не планируется.

***Демографическая ситуация и анализ численности населения***

Численность населения Загривского сельского поселения по состоянию на 01.01.2021 г. составила 1068 человека (примерно 2,5 % общей численности населения Сланцевского муниципального района).

Задачей оценки демографической ситуации в Загривском сельском поселении является выявление динамики прошлых лет и расчет численности населения на перспективу, поскольку существует прямая зависимость между тенденциями изменения численности населения и экономическим развитием поселения в частности его производственной, социальной и иных сфер.

Характеристика существующей демографической ситуации и прогноз численности населения Загривского сельского поселения на расчетный срок производились на основе предоставленных данных об общей численности населения за период 2012 – 2021 гг. Динамика численности населения приведена в таблице 1.4.

Таблица 1.4

Динамика численности населения за 2012-2021 гг. (по данным Росстата)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показатель**  | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020 г.** | **2021 г.** |
| Загривское сельское поселение, чел. | 1120 | 1115 | 1093 | 1110 | 1092 | 1073 | 1062 | 1062 | 1069 | 1068 |

В последние годы отмечается устойчивая тенденция возрастания численности населения в основном за счет естественной прибыли населения и миграционным притоком населения.

Сведения о численности населения по населенным пунктам, в соответствии с данными, предоставленными администрацией Загривского сельского поселения, представлены в таблице 1.5.

Таблица 1.5

Численность населения по населенным пунктам (по состоянию на 01.01.2020)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Наименование** | **Всего, чел.** | **В том числе** | **Количество домовладений (с учетом домов сезонного населения)** |
| **Постоянно зарегистрированных, чел.** | **Временно зарегистрированных, чел.** |
| 1. | Втроя | 44 | 44 | 0 | 37 |
| 2. | Загривье | 741 | 741 | 0 | 57 |
| 3. | Кондуши | 16 | 16 | 0 | 16 |
| 4. | Кукин Берег | 13 | 13 | 0 | 30 |
| 5. | Мокреди | 30 | 30 | 0 | 24 |
| 6. | Отрадное | 46 | 46 | 0 | 114 |
| 7. | Переволок | 57 | 57 | 0 | 41 |
| 8. | Радовель | 30 | 30 | 0 | 23 |
| 9. | Скамья | 14 | 14 | 0 | 42 |
| 10. | Степановщина | 78 | 78 | 0 | 33 |
| **Загривское сельское поселение, всего** | **1069** | **1069** | **0** | **417** |

Перспективы демографического развития будут определяться:

* возможностью привлечения и закрепления молодых кадров трудоспособного населения;
* создание механизма социальной защищенности населения и поддержки молодых семей, стимулированием рождаемости и снижением уровня смертности населения;
* улучшением жилищных условий, благоустройства жилищного фонда;
* улучшением инженерно-транспортной инфраструктуры;
* совершенствованием социальной инфраструктуры.

Развитие рынка труда предполагает решение следующих основных задач:

1. Переориентацию экономически активного населения на новые формы трудовых отношений;
2. Создание новых и повышение экономической эффективности существующих рабочих мест;
3. Развитие кадрового потенциала путем совершенствования системы обучения, переподготовки и повышения квалификации кадров;
4. Оказание помощи в направлении на учебу в учебные заведения по переподготовке и повышения квалификации кадров;
5. Экономическое стимулирование развития предпринимательства, малого и среднего бизнеса, индивидуальной предпринимательской деятельности;
6. Оказание помощи в оформлении кредитов для развития личного подсобного хозяйства;
7. Развитие и повышение эффективности программ и услуг, реализуемых через органы труда и занятости и направленных на предотвращение безработицы;

Организация обучения безработного населения по специальностям, требующимся на производстве.

***Оценка транспортного спроса***

В Загривском сельском поселении основной объем грузо- и пассажироперевозок осуществляется по автомобильным дорогам. Сеть автомобильных дорог общего пользования муниципального образования состоит из автомобильных дорог местного значения и регионального значения. Общая протяженность автомобильных дорог составляет 18 км.

## 1.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Транспорт, наряду с другими инфраструктурными отраслями, обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических целей. Транспорт – не только отрасль, перемещающая грузы и людей, а в первую очередь – межотраслевая система, преобразующая условия жизнедеятельности и хозяйствования.

Эффективное функционирование транспорта, с одной стороны, является необходимым условием жизнедеятельности экономического комплекса и социальной сферы. С другой стороны, экономика и общество формируют потребности в развитии транспортной системы, которая по своим свойствам должна отвечать заданным параметрам потребителей транспортных услуг.

Внешние грузовые и пассажирские перевозки, обеспечивающие связь Загривского сельского поселения с прилегающими муниципальными образованиями, осуществляются автомобильным транспортом.

### 1.3.1Автомобильный транспорт

По территории Загривского сельского поселения проходят автомобильные дороги общего пользования регионального значения. Перечень автомобильных дорог регионального значения в соответствии с постановлением Правительства Ленинградской области от 27 ноября 2007 года № 294 (с изменениями на 31 октября 2019 года) представлен в таблице 1.6.

Согласно постановлению администрации Сланцевского муниципального района от 21 декабря 2016 года № 1971-п «Об утверждении перечня автомобильных дорог общего пользования местного значения в границах Сланцевского муниципального района» автомобильные дороги местного значения муниципального района в границах Загривского сельского поселения отсутствуют.

Таблица 1.6

 Перечень автомобильных дорог регионального значения

| **№** | **Наименование автомобильной дороги в соответствии с постановлением Правительства Ленинградской области от 27 ноября 2007 года № 294** | **Муниципальный район (районы), по территории которого проходит трасса автомобильной дороги** | **Идентификационный номер** | **Учетный номер** | **Техническая категория (в границах поселения)** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. | Сланцы – Втроя | Сланцевский | 41 ОП РЗ 41К-164 | 41К-164 | IV |
| 2. | Подъезд к дер. Переволок | Сланцевский | 41 ОП РЗ 41К-784 | 41К-784 | IV |
| 3. | Втроя – Скамья | Сланцевский | 41 ОП РЗ 41К-792 | 41К-792 | IV |
| 4. | Загривье – Мокреди – автобусная остановка на автодороге Сланцы – Втроя | Сланцевский | 41 ОП РЗ 41К-799 | 41К-799 | V |
| 5. | Переволок – Кукин Берег | Сланцевский | 41 ОП РЗ 41К-802 | 41К-802 | V |
| 6. | Подъезд к дер. Радовель и дер. Кондуши | Сланцевский | 41 ОП РЗ 41К-786 | 41К-786 | V |
| 7. | Подъезд к дер. Отрадное | Сланцевский | 41 ОП РЗ 41К-785 | 41К-785 | V |

Автомобильные дороги регионального значения отображены на картах в соответствии со сведениями, внесенными в ЕГРН.

Технические характеристики существующих автомобильных дорог обычного типа регионального значения, проходящих в границах населенных пунктов, рекомендуется приводить к характеристикам улично-дорожной сети при выполнении их реконструкции, включая оборудование их тротуарами и объектами уличного освещения.

Общественный транспорт

Информация по пригородным маршрутам в пределах Загривского сельского поселения представлена в разделе 1.6.

В существующих социально-экономических условиях основными направлениями развития в сфере регулярных пассажирских перевозок будут являться:

* приведение остановочных пунктов в соответствие с требованиями действующего законодательства;
* обеспечение доступности транспортных услуг для инвалидов и маломобильных групп населения, обустройство остановочных пунктов.

Реализация мероприятий позволит создать на территории Загривского сельского поселения маршрутную сеть, удовлетворяющую потребности населения в передвижении.

Таблица 1.7

Перечень автомобильных дорог местного значения муниципального района (проходящие в границах МО)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование дороги (направления)** | **Протяженность в границах МО, км** | **Тип покрытия** |
| ул. Садовая (д. Загривье) | 1,11 | асфальт |
| Проезд к детскому саду (д. Загривье) | 0,45 | асфальт |
| Дорога от перекрестка (мкд № 10) до а/д «Подъезд к дер. Отрадное (дер. Загривье)» | 0,16 | асфальт |
| Дорога от проезда к детскому саду до а/д «Загривье - Мокреди» (дер. Загривье) за ж/д №8 | 0,15 | асфальт |
| Дорога от детского сада до а/д «Загривье-Мокреди» (дер. Загривье) | 0,13 | асфальт |
| Дорога от а/д «Подъезд к дер. Отрадное» к общественным сараям (дер. Загривье) (котельная) | 0,5 | щебень |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование дороги (направления)** | **Протяженность в границах МО, км** | **Тип покрытия** |
| Дорога – проезд по дер. Переволок (от ж.д №1а по берегу реки Нарва) | 0,56 | асфальт |
| Дорога – проезд по дер. Переволок (от ж.д №2 до ж.д.№10) | 0,2 | щебень |
| Дорога-проезд по дер. Кукин Берег (от ж.д. №1 до а/д Переволок-Кукин Берег) | 1,5 | щебень |
| Дорога-проезд по дер. Втроя (от ж.д. №8 до моста реки Втроя) | 0,8 | щебень |
| Дорога – проезд по дер. Втроя (хутор) | 0,9 | щебень |
| Дорога-проезд по дер. Скамья | 1,21 | асфальт |
| Дорога-проезд по дер. Степановщина (от а/д «Подъезд к дер. Отрадное») | 1,1 | щебень |
| Дорога – проезд по дер. Отрадное | 2,3 | щебень |
| Дорога-проезд по дер. Кондуши | 0,6 | щебень |
| Дорога-проезд по дер. Радовель | 1 | щебень |
| Дорога – проезд от а/д «Загривье-Мокреди» около ж.д №16 (дер. Мокреди) | 0,3 | щебень |
| Дорога-проезд от памятника в дер. Втроя до ж.д. № 26 (дер. Втроя) | 0,1 | щебень |
| Дорога-проезд от а/д «Подъезд к дер. Отрадное» между ж.д № 34 и базой Омут (дер. Отрадное) | 0,05 | щебень |
| Дорога-проезд от а.д «Подъезд к дер. Отрадное» между ж.д №59 и ж.д. № 61 (дер. Отрадное) | 0,05 | щебень |
| Дорога-проезд от а/д. «Загривье-Мокреди» к МКД №4 | 0,11 | асфальт |
| Дорога-проезд по дер. Переволок (Нахаловка) | 2 | щебень |
| Дорога-проезд –ул. Садовая, ж.д. № 13-15 | 0,3 | щебень |
| Дорога-проезд -ул. Садовая, ж.д. № 25а | 0,2 | щебень |
| Дорога-проезд – дер. Втроя, ж.д. №8Б | 0,5 | щебень |
| Дорога-проезд у ж.д. № 8 дер. Радовель к а/д «Радовель-Кондуши» | 0,1 | щебень |
| Дорога-проезд к ж.д. № 2 в дер. Кондуши | 0,8 | щебень |
| Дорога-проезд в дер. Отрадное, 73а от а/д «Подъезд к дер. Отрадное» | 0,5 | щебень |
| Дорога-проезд от а/д «Переволок-Кукин Берег» к ж.д. № 31 (дер. Переволок) | 0,1 | щебень |

Таблица 1.8

Перечень автомобильных дорог местного значения МО (автомобильные дороги в границах населенных пунктов поселения)

| **Населенный пункт** | **Наименование улицы** | **Протяженность, км** | **Площадь покрытия, м2** | **Тип покрытия** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| д. Загривье | Садовая | 1,11 | 7200 | асфальт |
| д. Загривье | - | 0,45 | 6600 | асфальт |
| д. Загривье | - | 0,16 | 3000 | асфальт |
| д.Загривье- Мокреди | - | 0,15 | 3000 | асфальт |
| д.Загривье- Мокреди | - | 0,13 | 925 | асфальт |
| д. Загривье | - | 0,5 | 3000 | щебень |
| Дер. Переволок | - | 0,56 | 6300 | асфальт |
| Дер. Переволок | - | 0,2 | 1200 | щебень |
| Дер. Кукин Берег | - | 1,5 | 9000 | щебень |
| Дер. Втроя | - | 0,8 | 4800 | щебень |
| Дер. Втроя (хутор) | - | 0,9 | 5400 | щебень |
| Дер. Скамья | - | 1,21 | 7200 | асфальт |
| Дер. Степановщина | - | 1,1 | 6600 | щебень |
| Дер. Отрадное | - | 2,3 | 13800 | щебень |
| Дер. Кондуши | - | 0,6 | 3600 | щебень |
| Дер. Радовель | - | 1 | 6000 | щебень |
| Дер. Мокреди | - | 0,3 | 1800 | щебень |
| Д. Втроя (от памятника) | - | 0,1 | 600 | щебень |
| Дер. Отрадное (м/у №34 и базой) | - | 0,05 | 300 | щебень |
| Дер. Отрадное (м/у №59 и №61) | - | 0,05 | 300 | щебень |
| д.Загривье- Мокреди (к МКД №4) | - | 0,11 | 490 | асфальт |
| Дер. Переволок (Нахаловка) | - | 2 | 8000 | щебень |
| Дер. Загривье | Садовая № 13-15 | 0,3 | 1800 | щебень |
| Дер. Загривье | Садовая № 25а | 0,2 | 1200 | щебень |
| Дер. Втроя ж.д. 8б | - | 0,5 | 3000 | щебень |
| Радовель-Кондуши | - | 0,1 | 600 | щебень |
| Дер. Кондуши | - | 0,8 | 4800 | щебень |
| Подъезд к дер. Отрадное | - | 0,5 | 3000 | щебень |
| Дер. Переволок | - | 0,1 | 600 | щебень |

### 1.3.2 Водный транспорт

В перечень внутренних водных путей, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 декабря 2002 года № 1800-р (с изменениями на 30 января 2020 года), входит Нарвское водохранилище от г. Сланцы до Нарвской ГЭС протяженностью 41 км. В границах Загривского сельского поселения внутренние водные пути отсутствуют. На реке Нарва имеются объекты базирования и обслуживания маломерного флота, которые в связи с тем, что не выполняют транспортных функций, фактически являются объектами рекреации и туризма.

Новые объекты базирования и обслуживания маломерного флота на территории поселения не планируются.

На территории Загривского сельского поселения размещен объект федерального значения – пункт маневренного базирования таможенного судна Кингисеппской таможни Северо-Западного таможенного управления на р. Нарва в д. Отрадное (площадь земельного участка 0,2 га).

### 1.3.3Воздушный транспорт

Местная сеть воздушных сообщений на территории Загривского сельского поселения отсутствует.

В связи с приграничным расположением территории сельского поселения, есть объекты транспорта специального назначения, в том числе вблизи пограничной заставы «Кукин Берег» имеется собственная вертолётная площадка Кукин Берег.

Новые объекты воздушного транспорта на территории поселения не планируются.

### 1.3.4 Железнодорожный транспорт

Железнодорожный транспорт отсутствует.

## 1.4 Характеристика сети дорог Загривского сельского поселения, параметры дорожного движения

Общая характеристика дорожной сети на территории Загривского сельского поселения представлена в таблице 1.9.

Таблица 1.9

Основные характеристики протяженность дорог

| **№п/п** | **Показатели** | **км** |
| --- | --- | --- |
| 1 | Общая протяженность автомобильных дорог  | 18 |
| - | Федерального значения | - |
| - | Регионального значения | 5 |
| - | Межмуниципального значения | - |
| - | Местного значения | 18 |
| - | Автозимники | - |
| - | Частные | - |
| - | Бесхозяйные | - |

Список дорог регионального значения (проходящие в границах МО).

Таблица 1.10

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование дороги (направления)** | **Протяженность в границах МО, км** | **Тип покрытия** |
| Загривье-Отрадное | 4 | щебенка |
| Загривье-Мокреди | 1 | щебенка |

Существующая транспортная структура муниципального образования состоит из автомобильных дорог общего пользования местного и регионального значения.

Характеристика дорог общего пользования местного значения представлена в таблице 1.9.

Улично-дорожная сеть представляет сеть улиц и проездов обеспечивающая удобные, быстрые и безопасные транспортные связи со всеми функциональными зонами.

Основная цель в проектировании улично-дорожной сети – обеспечение удобных и надёжных транспортных связей всех территорий населенных пунктов с объектами приложения труда, зонами отдыха, внешними дорогами, а также обеспечение высокой эффективности использования территории.

Улично-дорожная сеть рассматривается как элемент транспортной, инженерной и социальной инфраструктуры муниципального образования. Планирование развития улично-дорожной сети ведется, исходя из потребностей поселения в транспортной, инженерной и социальной инфраструктурах, а также исходя из того, что инфраструктурные объекты не только обеспечивают функционирование территории, но и предопределяют развитие в долгосрочной перспективе.

Между тем, состояние дорожной сети Загривского сельского поселения не в полной мере соответствует экономическим и социальным потребностям в целом. Проблема особенно обострилась в последнее время в связи с недостаточным финансированием для сохранения существующей сети дорог, а тем более для ее модернизации (капитального ремонта).

Автомобильные дороги подвержены влиянию окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Для соответствия дорог нормативным требованиям необходимо своевременно, с полнотой и качеством выполнять работы по содержанию, ремонту, капитальному ремонту, что зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

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 не отремонтированных участков, увеличению количества участков с уровнем загрузки выше нормативного и участков с неудовлетворительным транспортно-эксплуатационным состоянием.

Недостатками улично-дорожной сети на сегодняшний день являются:

* некачественное дорожное покрытие;
* разрушение, а/б покрытия;
* просадки, колейность на переходном типе;
* отсутствие капитального ремонта дорог на протяжении многих лет.

Соотношение автомобильных дорог общего пользования местного значения Загривского сельского поселения по типам покрытия приведено в таблице 1.11.

Таблица 1.11

Основные характеристики улично-дорожной сети

| **Наименование показателя** | **Количество, км** | **Состояние** | **Нуждающиеся в замене, км** |
| --- | --- | --- | --- |
| Протяженность улично-дорожной сети с асфальтовым покрытием проезжих частей  | 6,1 | удовлетворительно | - |
| Протяженность улично-дорожной сети с цементобетонным покрытием проезжих частей | - | - | - |
| Протяженность улично-дорожной сети с щебеночным покрытием проезжих частей | 11,9 | удовлетворительно | - |
| Протяженность улично-дорожной сети с грунтовым покрытием проезжих частей | - | - | - |
| Протяженность улично-дорожной сети с песчано-гравийным покрытием проезжих частей | - | - | - |

Состояние автомобильных дорог в целом оценивается как удовлетворительное.

Содержание автомобильных дорог в муниципальном образовании осуществляется в основном проведением следующих видов работ:

* в летнее время – грейдирование дорожного полотна грунтовых дорог и планирование обочин, а также обустройство кюветов, подметание дорог с асфальтобетонным покрытием;
* в зимнее время –уборка снега, обработка противогололёдными материалами.

Оценка качества содержания дорог – удовлетворительная.

Интенсивность дорожного движения на территории муниципального образования в общем показателе не высокая.

## 1.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Загривском сельском поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами)

Функционирование транспортной инфраструктуры на прямую зависит от состава транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального образования. Рост автомобильного парка в целом и значительное увеличение доли тяжеловесных транспортных средств приводят повышению нагрузки на улично-дорожную сеть, преждевременному износу автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, повышению аварийности. Для соответствия транспортной инфраструктуры муниципального образования росту потребностей населения необходимо своевременное решение задач, определяемых в соответствии с тенденциями социально-экономического развития.

В Загривском сельском поселении уровень автомобилизации невысокий.

Количество автотранспорта, зарегистрированного на территории Загривского сельского поселения, отсутствует.

На территории муниципального образования имеются организованные парковочные места.

Хранение личного автомобильного транспорта в пределах индивидуальной жилой застройки осуществляется на приусадебных участках. Временное хранение транспортных средств также осуществляется на дворовых территориях жилых комплексов.

## 1.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока

В настоящее время Загривское сельское поселение обслуживается автомобильным транспортом.

Пассажирский транспорт является важнейшим элементом сферы обслуживания населения, без которого невозможно нормальное функционирование общества. Он призван удовлетворять потребности населения в передвижениях, вызванные производственными, бытовыми, культурными связями. Основным пассажирским транспортом является автобус.

Пассажирские перевозки на территории Загривского сельского поселения осуществляет ИП Сухов Г.А. Территория поселения обслуживается следующими автобусными маршрутами:

− 107 Сланцы – Скамья;

− 107с Сланцы – Загривье;

− 107а Сланцы – Загривье – Переволок – Отрадное – Скамья;

− 107з Сланцы – Загривье – Переволок – Втроя – Скамья;

− 107л Сланцы – Кукин берег – Скамья.

На территории поселения расположено 15 остановочных пунктов: Берёзка, Втроя 1, Втроя 2, Загривье, Кукин берег, Мокреди, Отрадное (конечная), Отрадное 1, Переволок, поворот на Загривье, поворот на Кукин берег, поворот на Переволок, Садоводство «Строитель», Скамья, Степановщина. Расписание движения автобусов на пригородных муниципальных маршрутах представлено в таблице 1.12.

Таблица 1.12

Расписание движения автобусов на пригородных муниципальных маршрутах на территории Загривского сельского поселения

| **Номер маршрута** | **Наименование начального и конечного пункта** | **Дни отправления** | **Время отправления из Сланцев** | **Время прибытия на конечный пункт** | **Время отправления от конечного пункта** | **Время прибытия на начальный пункт** | **Примечание** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 107 | Сланцы – Скамья | Ежедневно | 5-30 | 6-30 | 6-30 | 7-30 | выполняется с 1 апреля по 30 сентября |
| 6-25 | 7-25 |  |  | смежный со 107а |
| 8-00 | 8-55 | 9-00 | 9-55 |  |
| 9-00 | 9-55 | 10-00 | 10-54 | выполняется с 1 апреля по 30 сентября |
| 10-00 | 10-55 | 11-00 | 11-55 |
| 11-00 | 11-55 | 12-00 | 12-55 | Выполняется с 1 апреля по 31 октября, на 12-00 по Пт, Сб, Вс смежный со 107а |
| кроме Вс |  |  | 13-35 | 14-30 | смежный со 107з |
| Сб, Вс | 13-20 | 14-20 | 14-20 | 15-20 | выполняется с 01 апреля по 31 октября |
| Ежедневно |  |  | 16-10 | 17-05 | Смежный со 107а и 107з |
| Кроме Вс | 15-40 | 16-35 | 16-40 | 17-35 | Рейс 16-40 из Здоровья выполняется с 01 апреля по 31 октября, когда смежный со 107л |
| Ежедневно | 16-40 | 17-35 | 17-40 | 18-35 | выполняется 1 апреля по 31 октября, на 17-40 по Вс смежный со 107а |
| Кроме Пт | 17-40 | 18-35 | 18-40 | 19-35 | Рейс 17-40 из г. Сланцы С 01 апреля по 31 октября, когда смежный со 107л |
| Ежедневно | 19-00 | 19-55 | 20-00 | 21-00 |  |
| 107л | Сланцы – Кукин берег – Скамья | Пт | 17-40 | 18-35 |  |  | выполняется с 1 апреля по 31 октября, смежный со 107 |
| Вс |  |  | 16-40 | 17-35 |
| 107а | Сланцы – Загривье – Переволок – Отрадное – Скамья | Ежедневно |  |  | 7-35 | 8-50 | смежный со 107 |
| Пн, Вт, Ср,Чт, Пт, Сб | 14-30 | 16-05 |  |  |
| Вс |  |  | 13-35 | 14-50 | смежный со 107з |
| Пт, Сб, Вс |  |  | 12-00 | 13-20 | выполняется с 1 апреля по 31 октября, смежный со 107  |
| Вс |  |  | 17-40 | 19-00 |
| 107з | Сланцы – Загривье – Переволок – Втроя – Скамья | Пн, Вт, Ср,Чт, Пт, Сб | 12-00 | 13-15 |  |  | смежный со 107 |
| Вс | 12-10 | 13-22 |  |  | смежный со 107а |
| 14-30 | 15-40 |  |  | смежный со 107 |
| 107с | Сланцы – Загривье –Переволок – Втроя –Скамья | Ежедневно:Пн, Вт, Ср,Чт, Пт, Сб | 15-40 | 16-05 | 16-10 | 16-40 | выполняется с 1 ноября по 1 апрелясмежный со 107 |
| 12-00 | 13-15 |  |  |

Примечание: в таблице использованы следующие сокращения для указания дней недели: Пн – понедельник, Вт- вторник, Ср – среда, Чт – четверг, Пт – пятница, Сб – суббота, Вс – воскресенье.

На территории поселения отсутствуют автовокзалы и автостанции. В д. Загривье, д. Втроя, д. Отрадное расположены конечные остановки общественного транспорта с разворотным кольцом.

Размещение новых объектов транспортной инфраструктуры не планируется.

Требования к уровню и качеству транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным, межмуниципальным, смежным, межрегиональным и международным маршрутам регулярных перевозок и их нормативные значения установлены в соответствии с социальным стандартом транспортного обслуживания населения (распоряжение Минтранса России от 31 января 2017 года № НА-19-р (в редакции от 13 апреля 2018 года) «Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»). Все остановочные пункты, которые обслуживаются маршрутами регулярных перевозок, должны отвечать требованиям, установленным подпунктами 7.3.1-7.3.16 ОДМ 218.2.007-2011 «Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства». Нормативы территориальной доступности остановочных пунктов, установленные для Ленинградской области, представлены в таблице 1.13.

Таблица 1.13

Предельные расстояния кратчайшего пешеходного пути от границ участков объектов до остановочных пунктов, которые обслуживаются муниципальным маршрутом регулярных перевозок пассажиров

| **Категория объекта** | **Расстояние кратчайшего пешеходного пути, не более, м** |
| --- | --- |
| Многоквартирный дом | 500 |
| Индивидуальный жилой дом | 800 |
| Предприятия торговли с площадью торгового зала 1000 м2 и более | 500 |
| Поликлиники и больницы муниципальной, региональной и федеральной системы здравоохранения, учреждения (отделения) социального обслуживания граждан | 300 |
| Терминалы внешнего транспорта | 300 |

В настоящее время в нормативные зоны обслуживания попадают территории 8 населенных пунктов из 10. В населенных пунктах, попадающих в зону обслуживания пассажирским транспортом, проживает 95,7 % общей численности населения. Расстояние от существующих остановочных пунктов общественного транспорта до д. Кондуши составляет 850 м (проживает 16 человек), до д. Радовель – 2 км (проживает 30 человек). В соответствии с социальным стандартом транспортного обслуживания населения целесообразно проработать вопрос транспортного обеспечения удаленных населенных пунктов, которые в настоящее время не обслуживаются действующими маршрутами пассажирского транспорта, с размещением в данных населенных пунктах остановочных пунктов.

Кроме того, сеть пассажирского обслуживания отвечает требованиям методических рекомендаций по развитию транспортной инфраструктуры, обеспечивающей доступность медицинской инфраструктуры для населения (письмо Министерства транспорта Российской Федерации от 15.11.2019 № ИА-Д2-24/18986).

***Железнодорожный транспорт***

На территории Загривского сельского поселения отсутствуют перевозки железнодорожным транспортом.

## 1.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Основные пешеходные направления подчинены основной цели: связи жилых кварталов между собой и с социальными объектами.

Для движения пешеходов в населенных пунктах предусмотрены тротуары, также движение осуществляется по проезжим частям улиц, что вызывает небезопасную обстановку на дорогах и может привести к возникновению ДТП.

Информация по тротуарам отсутствует.

Характеристика пешеходного и велосипедного передвижения представлена в таблице 1.14.

Таблица 1.14

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Параметр** | **Ед. изм.** | **Количество** |
| Количество обустроенных пешеходных переходов | ед. | н/д |
| Количество велодорожек | ед. | 0 |
| Количество мест хранения велосипедов | ед. | 0 |

На сегодняшний день велосипедные дорожки отсутствуют. В качестве веломаршрутов используются дороги и тротуары. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования

Основные проблемы велосипедного передвижения:

* асфальтовое покрытие имеет неровности, ямы;
* отсутствуют места хранения велосипедов.

## 1.8 Характеристику движения грузовых транспортных средств, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств

Важным фактором, влияющим на состояние сооружений и коммуникаций автомобильного транспорта, является организация движения грузовых транспортных средств. Подробная информация отсутствует.

Организации, занимающиеся содержанием автомобильных дорог межмуниципального значения, улично-дорожной сети на территории Загривского сельского поселения, представлены в таблице 1.15.

Таблица 1.15

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование организации** | **Обслуживаемые дороги (местные, региональные, межмуниципальные, федеральные и т.д.)** |
| Администрация Загривского СП | местные |
| Волосовское ДРСУ | региональная |

Специальная техника для обслуживания дорог у предприятий имеется в достаточном количестве, перечень специальной техники не представлен.

Муниципальным заданием предусмотрена периодичность уборки автомобильных дорог местного значения согласно технической классификации автомобильных дорог. В соответствии с муниципальным заданием производятся работы по распределению противогололёдных материалов, очистке покрытия и обочин от снега (в том числе автобусных остановок, пешеходных переходов, заездных карманов, тротуаров), вывозу снега, очистке дорожных покрытий от мусора, уборке противогололёдного материала, обслуживанию дорожных знаков, разметки, текущего ремонта.

В целом, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб можно охарактеризовать как удовлетворительную.

## 1.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения

Проблема аварийности, связанная с автомобильным транспортом, приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения.

Увеличение парка транспортных средств при снижении объемов строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог, недостаточном финансировании по содержанию автомобильных дорог привели к ухудшению условий движения. Обеспечение безопасности дорожного движения на улицах и автомобильных дорогах муниципального образования, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижение тяжести их последствий является на сегодня одной из актуальных задач.

В настоящее время на территории улично-дорожной сети Загривского сельского поселения светофорные объекты отсутствуют.

Количество зарегистрированных ДТП:

- Количество зарегистрированных ДТП в 2020 год\_0 ед., количество пострадавших человек 0, количество погибших 0, Количество аварий за 2019 год 0 ед.

Основные очаги аварийности не выявлены.

По статистике, причиной ДТП является комплекс факторов, одновременно воздействующих в процессе дорожного движения. Это техническое состояние транспортного средства, состояние дорожного покрытия, погодные условия и многое другое. Основной причиной ДТП является «человеческий фактор», неадекватное поведение человека чаще всего становится источником опасности на дороге.

Сопутствующие причины: неудовлетворительное состояние обочин, отсутствие или плохая различимость горизонтальной разметки, отсутствие тротуаров, отсутствие дорожных знаков в необходимых местах.

Таблица 1.16

Информация по установленным и планируемых к установке дорожным знакам

| **Дорожный знак** | **Количество** |
| --- | --- |
| **Факт 2020** | **План 2021** | **План 2022** | **План 2023** | **План 2024** | **План 2025** |
| Треугольник 1.11.1, 1.11.2, 1.12.1, 1.12.2, 2.4 Тип пленка «А» | 45 | - | - | - | - | - |
| 1.34.3, размер 2500\*500мм. Тип пленки «А» | 1 | - | - | - | - | - |
| Квадрат 2.1, 8.13, 5.5, 5.6, 5.19.1, 5.19.2 размер 700\*700 мм. Тип пленки «А» | 30 | - | - | - | - | - |
| Круг 3.1, 4.1.1, размер 700мм. Тип пленки «А» | 2 | - | - | - | - | - |
| Прямоугольник 5.16, 5.21, 5.22, размер 900\*600 мм. Тип пленки «А» | 8 | - | - | - | - | - |
| 8.1.1, размер 700\*3500 мм. Тип пленки «А» | 1 | - | - | - | - | - |
| 5.23.1, размер 2000\*400 мм. Тип пленки «А» | 1 | - | - | - | - | - |
| 5.24.1, размер 2000\*400 мм. Тип пленки «А» | 1 | - | - | - | - | - |
| 3.24, ограничение максимальной скорости (40 км/час) | 0 | 0 | 2 |  |  |  |
| 3.24, ограничение максимальной скорости (20 км/час) | 0 | 0 | 2 | - | - | - |

Для снижения аварийности сотрудниками ГИБДД ежедневно проводится обследование на предмет выявления недостатков в безопасном содержании улично-дорожной сети.

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, их низкой дисциплиной, а также недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения.

Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортной аварийностью, требуется непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

Одним из важных технических средств организации дорожного движения являются дорожные знаки, информационные указатели, предназначенные для информирования об условиях и режимах движения водителей и пешеходов. Качественное изготовление дорожных знаков, правильная их расстановка в необходимом объеме и информативность оказывают значительное влияние на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и в целом повышают комфортабельность движения.

В связи с рисками ухудшения обстановки с аварийностью и наличием проблемы обеспечения безопасности дорожного движения требуются выработка и реализация долгосрочной стратегии, координация усилий всех заинтересованных служб и населения, органов местного самоуправления.

С целью снижения остроты создавшейся проблемы применение программно-целевого метода позволит добиться:

* координации деятельности органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения;
* реализации комплекса мероприятий, в том числе профилактического характера, по снижению числа дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, обусловленных дорожными условиями, а также снижению числа погибших в результате ДТП.

Для эффективного решения проблем с дорожно-транспортной аварийностью и обеспечения снижения ее показателей необходимы продолжение системной реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и их обеспеченность финансовыми ресурсами.

## 1.10 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.

По данным Доклада об экологической ситуации и об охране окружающей среды в Ленинградской области в 2020 году, транспорт по-прежнему остается одним из самых крупных загрязнителей окружающей среды на территории Ленинградской области. Воздействие транспорта на окружающую среду многообразно и проявляется, прежде всего, в постоянном загрязнении атмосферного воздуха и почв токсичными веществами отработанных газов транспортных двигателей. Почти стопроцентное содержание жидких и газообразных веществ в выбросах от автотранспорта приводит к формированию высокого уровня загрязнения атмосферного воздуха.

Данные о фоновых концентрациях загрязняющих веществ в атмосферном воздухе Загривского сельского поселения отсутствуют.

*Атмосферный воздух*

Качество атмосферного воздуха является одним из основных показателей окружающей среды, влияющим на здоровье людей. Его показатели меняются в зависимости от сезона и от приземных инверсий. В переходные сезоны (весной и осенью) устанавливается устойчивый перенос воздуха. Поэтому весной и осенью (апрель – май, октябрь – ноябрь) повторяемость умеренных и сильных ветров значительно увеличивается, застойных процессов не происходит и, как следствие, не накапливаются загрязняющие вещества в воздухе. Зимой (особенно в декабре – январе) преобладает антициклональный тип погоды со слабыми ветрами, инверсиями и, как следствие, туманами. Такие процессы препятствуют перемешиванию воздуха и способствуют накоплению загрязняющих веществ в приземном слое атмосферы. Летом, несмотря на малоподвижность атмосферной циркуляции и частное образование туманов и инверсий в приземном слое, длительные застойные процессы, приводящие к устойчивым периодам загрязнения приземного воздуха, происходят реже. Днем термическая конвекция создает турбулентность воздуха, что приводит к рассеиванию загрязняющих веществ в приземном слое. Дожди также способствуют очищению воздуха.

Атмосферный воздух является жизненно важным компонентом окружающей среды, качество которого составляет основу благоприятной экологической обстановки.

В отдельные периоды, когда метеорологические условия способствуют накоплению загрязняющих веществ в атмосфере, концентрации отдельных вредных веществ могут резко возрасти. Чтобы в эти периоды не допускать возникновения высокого уровня загрязнения воздуха, необходимо кратковременное сокращение выбросов загрязняющих веществ. Предупреждения о повышении уровня загрязнения воздуха в связи с ожидаемыми неблагоприятными метеорологическими условиями составляют в прогностических подразделениях Росгидромета. Мероприятия на период наступления НМУ разрабатываются совместно с предприятием при разработке проектной документации для каждого объекта.

Характеризуя выбросы от передвижных источников загрязнения атмосферы, следует отметить, что сравнительно небольшая доля таких веществ в общей массе выбросов, как и в прошлые периоды, занимает особое положение, по следующим причинам:

* количество передвижных источников постоянно увеличивается;
* компонентный состав выбросов содержит более 200 вредных веществ, включая высокоопасные, являющиеся активными канцерогенами (бенз(а)пирен);
* низкое расположение точек выброса ЗВ способствует непосредственному воздействию на окружающую среду и человека;
* высокая степень скопления таких компонентов на сравнительно небольшой территории населенных пунктов и вдоль транспортных путей усиливает их суммарный эффект;
* значительная степень урбанизации региона и недостаточный показатель пропускной способности дорожной сети, а также отсутствие защитных зеленых полос вдоль дорог либо их явная недостаточность приводят к усилению негативного воздействия данного вида загрязнения.

В целях стимулирования перевода автотранспорта на газомоторное топливо в Пермском крае для автотранспорта, использующего природный газ в качестве моторного топлива, транспортный налог снижен в два раза.

*Водные объекты*

Загрязнение поверхностных вод происходит за счет сброса хозяйственно-бытовых стоков и смыва поверхностных стоков с территорий населенных пунктов и производственных площадок.

В пределах водоохранной зоны запрещаются:

* проведение авиационных работ;
* заправка топливом, мойка и ремонт автомобилей и других машин и механизмов;
* размещение стоянок транспортных средств.

Для обеспечения требуемых гигиенических норм содержания в приземном слое атмосферы загрязняющих веществ, уменьшения отрицательного влияния источников загрязнения на население согласно СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов» необходимо определение и установление санитарно-защитных зон, которая должна отделять объекты негативного воздействия от жилой застройки и социально значимых объектов. В большинстве санитарно-защитных зон, установленных от производственных объектов, расположена жилая застройка, что является грубым нарушением действующего санитарно-гигиенического законодательства.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру муниципального образования и характер дорожно-транспортной сети (наличие дорог с интенсивным движением в районах жилой застройки), можно сделать вывод о сравнительно благополучной экологической ситуации в части воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

## 1.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Загривского сельского поселения

В Загривском сельском поселении обслуживание транспортных средств осуществляется на станциях технического обслуживания автотранспорта и автозаправочных станциях.

Хранение личного транспорта на территории индивидуальной жилой застройки осуществляется в границах личных участков.

Жители многоквартирной жилой застройки осуществляют хранение личного транспорта на придомовых стоянках и в гаражах индивидуального транспорта.

***Внешний транспорт. Дороги, улицы, транспорт поселения***

Предлагаемая генеральным планом Загривского сельского поселения транспортная инфраструктура включает в себя сооружения внешнего транспорта, классификацию дорожной сети муниципального образования, улицы населённых пунктов. Транспортное сообщение в Загривском сельском поселении осуществляется автомобильным транспортом.

Формирование оптимальной маршрутной сети, обновление основных средств транспортных предприятий, строительство объектов транспортной инфраструктуры и т.д. будет способствовать развитию отрасли и благотворно скажется на развитии муниципального образования в целом.

Цели развития транспортной инфраструктуры:

* развитие отрасли на основе нормативных документов, отвечающих условиям современной экономической системы;
* улучшение качества транспортного обслуживания населения;
* повышение эффективности и безопасности функционировании транспорта;

Улучшение качества транспортного обслуживания населения может быть достигнуто посредством реализации следующих аспектов:

* формирование рынка транспортных услуг;
* оптимизация маршрутной сети.

Повышение эффективности и безопасности функционирования пассажирского транспорта может быть достигнуто посредством:

* улучшения состояния улично-дорожных сетей транспортных маршрутов;
* создания условий для безопасного проезда по искусственным сооружениям (мостам, путепроводам, искусственным неровностям).

На стадии генерального плана Загривского сельского поселения решаются следующие вопросы:

* обеспечение безопасных транспортных связей со всеми населенными пунктами поселения, лесным массивом, с/х угодьями, а также с объектами и сооружениями внешнего транспорта;
* экологические проблемы – создание санитарно-защитных зон от крупных автодорог, защита от шума и загрязнения;
* создание новых транспортных связей.

Связь Загривского сельского поселения с краевым центром городом Пермь осуществляется по автодороге регионального значения с твердым покрытием (асфальт). Расстояние от административного центра Загривского сельского поселения д. Загривье до районного центра составляет – 18 км.

Аэропорт отсутствует.

Имеется вертолетная площадка в д. Загривье. В связи с приграничным расположением территории сельского поселения, есть объекты транспорта специального назначения, в том числе вблизи пограничной заставы «Кукин Берег» имеется собственная вертолётная площадка Кукин Берег.

Ширина главных улиц принимается 20 метров.

В существующей застройке проектируются улицы шириной до 14 метров с целью упорядочить структуру красных линий.

В новых планировочных районах улицы имеют регулярную структуру.

Ширина жилых улиц составляет 15-20 метров, покрытие проезжей части и тротуаров асфальтобетонное. Внутри жилых кварталов запроектированы хозяйственные проезды.

Гаражи и автостоянки грузового транспорта расположены в производственных зонах.

Автостоянки предусмотрены у всех общественных зданий. Необходимо предусмотреть не менее 10% автостоянок для маломобильных групп населения.

В усадебной застройке хранение автотранспортных средств предусматривается на приусадебном участке с соблюдением норм Федерального закона РФ №123-ФЗ «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности».

Применение программного метода поэтапного решения проблемы развития транспортной инфраструктуры обеспечит повышение качества услуг, а также создания развитой, современной и инвестиционно-привлекательной инфраструктуры муниципального образования.

## 1.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Загривского сельского поселения

При оценке нормативно-правовой базы необходимо исходить из того, что приняты и реализуются ряд основополагающих документов для развития транспортной отрасли:

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 25.12.2018).

2. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ [(ред. от 03.08.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 14.08.2018)](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_304188/).

3. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 27.12.2018) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

4. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 27.12.2018) «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. в силу с 30.12.2018).

5. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 03.08.2018) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с14.08.2018).

6. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 04.12.2018)«О Правилах дорожного движения».

7. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

8. Постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 25.09.2007 № 74 Санитарные правила СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов».

9. Схема территориального планирования Ленинградской области.

10. Схема территориального планирования Загривского сельского поселения.

Таким образом, следует отметить, что на федеральном и региональном уровне нормативно-правовая база необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сформирована.

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона «О внесении изменений в градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» №456-ФЗ от 29 декабря 2014 года, необходимо разработать и утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования.

В соответствии с Федеральным законом «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации» №131-ФЗ от 6 октября 2003 года (в ред. от27.12.2018), а также п. 8 статьи 8 «Градостроительного кодекса Российской Федерации»№ 190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 25.12.2018), разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

В соответствии с п. 27 статьи 1 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 25.12.2018) программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа –документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, 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.

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

* применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;
* координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;
* координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти края, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
* запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
* разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Загривского сельского поселения должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения. Программа позволит обеспечить:

* безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность;
* доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;
* развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности – в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования;
* развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;
* условия для управления транспортным спросом;
* создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;
* создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
* условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
* эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

## 1.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Финансирование мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры может осуществляться за счет средств федерального бюджета, регионального бюджета, местного бюджета и внебюджетных источников финансирования.

Средства местного бюджета составляют муниципальный дорожный фонд, источниками формирования которого являются:

* акцизы на дизельное топливо, подлежащие распределению между бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;
* акцизы на моторные масла для дизельных и (или) карбюраторных (инжекторных) двигателей, подлежащие распределению между бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;
* акцизы на автомобильный бензин, подлежащие распределению между бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;
* акцизы на прямогонный бензин, подлежащие распределению между бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;
* плата в счет возмещения вреда, причиняемого объектам дорожного хозяйства транспортными средствами, осуществляющими автомобильные перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов;
* штрафы за нарушение правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов;
* субсидии из федерального и регионального дорожного фонда на финансовое обеспечение дорожной деятельности, а также капитального ремонта и ремонта дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов, расположенных в границах муниципального образования;
* безвозмездные поступления от физических и юридических лиц на финансовое обеспечение дорожной деятельности, в том числе добровольные пожертвования, в отношении объектов дорожного хозяйства муниципального образования;
* денежные средства, поступающие в бюджет муниципального образования от уплаты неустоек (штрафов, пеней), а также от возмещения убытков муниципального заказчика, взысканные в установленном порядке в связи с нарушением исполнителем (подрядчиком) условий муниципального контракта или иных договоров, финансируемых за счет средств муниципального дорожного фонда, или в связи с уклонением от исполнения таких контрактов или иных договоров;
* денежные средства, внесенные участником конкурса или аукциона, проводимых в целях заключения муниципального контракта, финансируемого за счет средств муниципального дорожного фонда, в качестве обеспечения заявки на участие в таком конкурсе или аукционе в случае уклонения участника конкурса или аукциона от заключения такого контракта и в иных случаях, установленных законодательством Российской Федерации;
* государственная пошлина за выдачу уполномоченным органом администрации муниципального образования специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов;
* иные поступления в бюджет муниципального образования, установленные законодательством в части финансового обеспечения дорожной деятельности, а также иные источники, связанные с обеспечением дорожной деятельности.

Объем бюджетных ассигнований муниципального дорожного фонда утверждается решением администрации Загривского сельского поселения о бюджете муниципального образования на очередной финансовый год и плановый период в размере не менее базового объема дорожного фонда муниципального образования и не менее прогнозируемого объема доходов бюджета муниципального образования по вышеуказанным источникам.

# 2 ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ЗАГРИВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ

## 2.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития

Прогноз социально-экономического развития сельского поселения на 2020 год и на период до 2025 года (утвержденный постановлением администрации Загривского сельского поселения от 1 октября 2019 года № 117-п) разработан с учетом сценарных условий и макроэкономических параметров прогноза социально-экономического развития Российской Федерации, Ленинградской области, Сланцевского муниципального района на 2020 год и на период до 2025 года, анализа социально-экономического развития Загривского сельского поселения, включая итоги социально-экономического развития шести месяцев текущего года. Проводимая администрацией Загривского сельского поселения политика, направленная на повышение уровня и качества жизни населения, является основой восстановления позитивных социально-экономических тенденций и прогнозирования положительной динамики развития поселения. Рассматриваемый вариант прогноза – умеренно оптимистичный. Планируемая численность населения Загривского сельского поселения согласно данному прогнозу составит к 2025 году 1007 человек.

Прогнозные темпы экономического развития Загривского сельского поселения указаны в документах территориального планирования. В составе схемы территориального планирования Загривского сельского поселения предусматривается развитие транспортной инфраструктуры до 2035 года.

Развитие социальной сферы позволяет повысить занятость населения и рост его доходов. Определение потребности в объектах систем образования, здравоохранения, культуры, физической культуры и спорта, а также социальной защиты населения проводится исходя из проектной численности населения.

Размещение объектов образования направлено на предоставление общедоступного и бесплатного начального, среднего, средне - специального, дополнительного и дошкольного образования населения.

При этом при проработке общих направлений территориального развития различных территорий также учитывались:

* предельно допустимые нагрузки на окружающую среду;
* рациональное использование территориальных ресурсов;
* обеспечение наиболее благоприятных условий жизни населения;
* недопущение разрушения естественной экологической среды.

В основе проектного решения лежит четкое функциональное зонирование территорий муниципального образования.

***Демографический прогноз***

Определение перспективной численности населения в составе градостроительной документации необходимо для расчета планируемых объемов жилищного строительства, проектирования развития сети объектов инженерной и транспортной инфраструктуры и для определения планируемых параметров объектов обслуживания населения.

В соответствии со Стратегией социально-экономического развития Ленинградской области до 2030 года, утвержденной законом Ленинградской области от 8 августа 2016 года № 76-оз (с изменениями) в рамках демографического прогноза до 2030 года Сланцевский муниципальный район отнесен к территориям с отрицательной динамикой численности населения (от -2 % до -10 % за период 2019-2030 годов).

В основе прогноза численности населения в составе схемы территориального планирования Сланцевского муниципального района планировалось, что население Загривского сельского поселения на первую очередь снизится за счет естественной убыли населения, затем к расчетному сроку стабилизируется за счет ряда мероприятий (в том числе по привлечению мигрантов), призванных улучшить демографическую ситуацию на территории муниципального района.

Таблица 2.1

 Прогноз демографического развития в соответствии со схемой территориального планирования Сланцевского муниципального района

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Муниципальное образование** | **Численность населения, тыс. чел.** | **Фактическая численность населения на 01.01.2021 (по данным Росстата), тыс. чел.** |
| **Первая очередь** **(2020 год) современное состояние** | **Расчетный срок** **(2035 год)** |
| Сланцевский муниципальный район | 42,3 | 45 | 42,03 |
| Загривское сельское поселение | 1,1 | 1,2 | 1,068 |

В основе Стратегии социально-экономического развития муниципального образования Сланцевский муниципальный район Ленинградской области на период до 2025 года были проанализированы три сценария социально-экономического развития, которые являются основой для определения целевых ориентиров стратегии на период до 2025 года:

* Инерционный сценарий развития (пессимистический) – основан на сохранении сложившихся тенденций социально-экономического и промышленного развития. Акцент на сохранении действующих производств, модернизации крупных предприятий промышленности строительных материалов, путем привлечения инвестиций, поиска новых рынков сбыта, расширения номенклатуры выпускаемой продукции, политика развития небольшого числа раздельных инвестиционных площадок на территории района, сохранение социальных проблем и существующего уровня качества жизни населения
* Комбинированный сценарий развития – базируется на развитии экономического потенциала территории в рамках существующего промышленного комплекса города Сланцы на основе модернизации, повышения конкурентоспособности продукции профильных отраслей и развитии малого бизнеса. Изменение структуры экономики муниципального района на основе частичной реализации Комплексного инвестиционного плана муниципального образования Сланцевское городское поселение Сланцевского муниципального района Ленинградской области, активизация экономической деятельности на территории района, развитие сельскохозяйственного комплекса, развитие малого бизнеса. Повышение качества жизни населения.
* Прорывной сценарий развития – основан на создании условий резкого повышения инновационной активности, притока инвестиций, на основе получения статуса территории опережающего социально-экономического развития Сланцевским городским поселением. Создание новых производств и видов экономической деятельности на территории района, позволяет на основе высоких темпов экономического развития обеспечить высокие стандарты качества жизни населения.

В качестве базового сценария на долгосрочный период выбран комбинированный сценарий. Планируется, что реализация данного сценария позволит повысить занятость и самозанятость населения, снизить уровень безработицы, переломить негативную тенденцию, связанную с сокращением численности населения, создать предпосылки для решения социально-экономических проблем населения и позволит в некоторой степени повысить качество жизни.

С учетом сложившейся тенденции демографического развития в последние годы и целевых индикаторов документов стратегического планирования Ленинградской области в основе генерального плана Загривского сельского поселения принят прогноз численности населения на расчетный срок (2040 год) на уровне 1000 человек.

Таблица 2.2

 Прогноз численности населения, тыс. чел.

| **Территория** | **2020 год** | **2040 год** |
| --- | --- | --- |
| Загривское сельское поселение | 1,069 | 1,0 |
| д. Загривье | 0,746 | 0,75 |
| остальные населенные пункты | 0,328 | 0,25 |

.

## 2.2 Прогноз транспортного спроса Загривского сельского поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта

Анализ сложившейся экономической ситуации и демографической ситуации в Загривском сельском поселении позволяет сделать вывод о предполагаемом росте транспортного спроса, постепенном увеличении объемов и характера передвижения населения на территории муниципального образования. Необходимо предусмотреть проведение обследования пассажиропотока, не реже 1 раза в 5 лет, для своевременного уточнения потребностей населения. Полученный в результате обследования материал служит основанием для корректировки маршрутной схемы отдельных маршрутов, составления расписания движения автобусов, организации укороченных маршрутов. Обследование пассажиропотоков проводится в соответствии с действующими нормативными документами.

На перспективу сохраняется общественный транспорт, остановки общественного транспорта будут размещены с учетом уже существующих остановок и обеспечения радиусов доступности.

Таблица 2.3

Прогнозные показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок

| **Наименование показателя** | **Ед. изм.** | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025-2035** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Количество муниципальных маршрутов | ед. | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| Протяженность муниципальных маршрутов | км | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| Охват населенных пунктов регулярным автобусным сообщением | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Количество выполненных рейсов по маршрутам | ед. | 5400 | 5400 | 5400 | 5400 | 5400 | 5400 |

## 2.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта предусматривает развитие автомобильного сообщения внутри Загривского сельского поселения и обеспечение Загривского сельского поселения постоянными внешними транспортными путями. Основным видом транспорта, обеспечивающим прямую доступность Загривского сельского поселения в территориальной структуре Российской Федерации, останется автомобильный транспорт. Транспортная связь внутри муниципального образования будет осуществляться общественным транспортом, личным транспортом и пешеходным сообщением. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

Предполагается увеличение использования индивидуального автотранспорта, чему должно соответствовать развитие улично-дорожной сети. Автобус на расчетный срок остается основным видом общественного транспорта, однако их удельный вес в транспортной работе будет постепенно снижаться ввиду роста объема перевозок индивидуальным автомобильным транспортом.

Таблица 2.4

Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры

| **Наименование показателя** | **Ед. изм.** | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025-2035** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Железнодорожные станции  | ед. | - | - | - | - | - | - |
| Автостанция | ед. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Порт, причал, пристань | ед. | - | - | - | - | - | - |
| Число вертолетных площадок, ВПП | ед. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Число оборудованных остановочных площадок | ед. | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 |
| Протяженность пешеходных тротуаров | км | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| Велосипедное движение, число пунктов хранения мест | км/ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Обеспеченность парковочным пространством | %  | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| АЗС | ед. | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| СТО | ед. | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |

## 2.4 Прогноз развития дорожной сети

Основными направлениями развития дорожной сети Загривского сельского поселения в период реализации Программы будет являться сохранение протяженности автомобильных дорог общего пользования соответствующим нормативным требованиям за счет их ремонта и капитального ремонта, поддержания на уровне, соответствующем категории дороги, путем нормативного содержания дорог, повышения качества и безопасности дорожной сети.

Реализация Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Загривского сельского поселения позволит развить сеть автомобильных дорог за счет выполнения мероприятия по капитальному ремонту и ремонту существующих участков улично-дорожной сети, осуществления контроля за перевозкой грузов, инструментальной диагностике технического состояния автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, повысить качественные характеристики дорожных покрытий и безопасность дорожного движения за счет проведения целевых мероприятий по капитальному ремонту автомобильных дорог, применения новых технологий и материалов, обновлению проектов организации дорожного движения.

Транспортное обслуживание Загривского сельского поселения предусматривается с использованием существующих автомобильных дорог, магистральных и жилых улиц и прокладкой новых связей между жилыми районами, близлежащими населенными пунктами, объектами массового тяготения.

Таблица 2.5

Прогнозные значения развития дорожной сети до 2035 года, км

| **Показатели** | **Ед. изм.** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026-2035** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Протяженность построенных дорог общего пользования  | км | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Площадь отремонтированных автомобильных дорог общего пользования | км | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения | % | 30 | 30 | 30 | 20 | 20 | 0 |

## 2.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

Прогнозные значения уровня автомобилизации на 2035 год, представлены в таб. 2.6.

Таблица 2.6

Прогнозные значения уровня автомобилизации на 2035 год, ед.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Показатели** | **Ед. изм.** | **2035** |
| Общая численность населения МО | чел. | 1200 |
| Количество легковых автомобилей  | ед. | н/д |

Согласно региональных нормативов градостроительного проектирования Ленинградской области, уровень автомобилизации принимается следующий: на 1000 человек: 300 легковых автомобилей.

Размещение объектов обслуживания и хранения транспортных средств необходимо осуществлять с учетом требований СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов».

Места хранения легковых автомобилей должны включать в себя:

* упорядоченную систему ГСК с боксовыми гаражами,
* платные охраняемые автостоянки,
* многоярусные наземные или подземные гаражи-манежи.

Конкретное размещение мест хранения легковых автомобилей, СТО и АЗС должно производиться на стадии проектов планировки отдельных районов муниципального образования.

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а также для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрестке. 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.

## 2.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Предполагается постепенное снижение аварийности. Факторами, влияющими на снижение аварийности, станут обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, развитие систем видеофиксации нарушений правил дорожного движения, развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах, проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ. Также факторами, влияющими на снижение аварийности, станут выполнение предписаний, выданных ГИБДД МВД России по муниципальному образованию, а также выполнение работ по содержанию, текущему и капитальному ремонту дорог

Таблица 2.7

Прогнозные значения показателей безопасности дорожного движения до 2035 года

| **Показатели** | **Ед. изм.** | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025-2035** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Количество ДТП | ед.  | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

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:

* создать современную систему обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети всех населённых пунктов;
* повысить правовое сознание и предупреждение опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;
* повысить уровень обустройства автомобильных дорог общего пользования–установка средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков).

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

В результате проводимых мероприятий, предложенных в рамках данной программы, планируется сокращение доли лиц, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях.

## 2.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения

Учитывая мировой опыт в области охраны окружающей среды, программой предусмотрен ряд организационно-распорядительных решений, который позволит значительно снизить негативное воздействие по видам транспорта:

1) автомобильный транспорт:

1.1) создание централизованных мест стоянок автомобилей с соответствующими местами утилизации жидких и твердых бытовых отходов, что исключает попадание материалов в водоемы и загрязнение почвы в местах хранения автомобилей;

1.2) с целью снижения выбросов в режиме холостого хода, износа дорожного покрытия,

Предусмотрены ремонтные мероприятия основных улиц, строительство новых дорог (для увеличения скорости прохождения основных объектов улично-дорожной сети), что позволит значительно снизить негативное воздействие на окружающую среду;

1.3) дополнительным мероприятием по уменьшению шумового воздействия на жителей муниципального образования (при наличии соответствующего финансирования Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Загривского сельского поселения) может стать возведение шумопоглощающих панелей в местах повышенного уровня шума;

1.4) перевод транспорта на газомоторное топливо позволит значительно снизить загрязнение окружающей среды из-за применения двигателей внутреннего сгорания;

2) пешеходное и велосипедное движение:

2.1) ключевые места организации велосипедного движения проложить в местах рекреации вдали от промышленных зон, что позволит существенно уменьшить негативное воздействие на жителей.

# 3 УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ВЫБОР ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА

Прогноз сценарных условий развития транспортного комплекса Загривского сельского поселения разработан на основании сценарных условий, основных параметров прогноза социально-экономического развития Российской Федерации.

При прогнозировании и построении транспортной модели учитывались прогноз численности населения, деловая активность региона, была построена многофакторная модель, по итогам которой сформированы прогнозы по развитию ключевых отраслей транспортного спроса населения на услуги транспортного комплекса. Кроме того, учитывалось, что инфраструктура транспортного комплекса в свою очередь должна расти опережающими темпами вслед за транспортным спросом.

При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции.

Варианты прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики развития.

**Вариант 1.** Развитие транспортной инфраструктуры осуществляется на уровне необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения на уровне выполнения локальных ремонтно-восстановительных работ, без проведения капитального ремонта и нового строительства. Целевыми показателями (индикаторами) по сравнению с базовыми показателями для данного варианта будет снижение инвестиционной привлекательности территории поселения, снижение численности населения за счет увеличения миграционного оттока, увеличение числа трудовых маятниковых миграций.

**Вариант 2.** Развитие происходит в полном соответствии с прогнозными показателями, с реализацией всех предложений по реконструкции и строительству. На территории Загривского сельского поселения предполагается проведение мероприятий, направленных на стабильный социально-экономический рост в соответствии с тенденциями текущего развития. 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, увеличением деловой активности.

**Вариант 3.** Развитие транспортной инфраструктуры осуществляется на уровне с опережением достаточного для обеспечения комфортабельности и безопасности передвижения населения и грузов. Вариант предполагает реконструкцию существующей транспортной инфраструктуры и строительство новых участков дорог и сооружений транспортной инфраструктуры, развитие кварталов перспективной застройки, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок. Целевыми показателями (индикаторами) по сравнению с базовыми показателями для данного варианта будет повышение инвестиционной привлекательности территории поселения, стабилизация и рост численности населения за счет увеличения рождаемости и снижения смертности, снижение числа трудовых маятниковых миграций.

Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры представлена в таблице 3.1.

Таблица 3.1

Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры до 2035 года

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показатель** | **Ед. изм.** | **Существующее положение** | **Вариант№1** | **Вариант№2** | **Вариант№3** |
| **Прогнозные показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок** |
| Количество муниципальных маршрутов наземным транспортом | ед. | 5 | 5 | 5 | 5 |
| **Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры** |
| Железнодорожные станции | ед. | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Автостанции | ед. | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Число оборудованных остановочных площадок | ед. | 15 | 15 | 15 | 15 |
| Порт, причал, пристань | ед. | - | - | - | - |
| Число вертолетных площадок, ВПП | ед. | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Доля пешеходных дорожек, пешеходных маршрутов, тротуаров, соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения | % | н/д | 60 | 80 | 100 |
| Велосипедное движение, число пунктов хранения мест | км/ед. | 0/3 | 0/1 | 0/2 | 0/5 |
| Обеспеченность парковочным пространством | %  | 100  | 100 | 100  | 100 |
| Протяженность автомобильных дорог общего пользования | км | 18 | 18 | 18 | 18 |
| **Показатели автомобилизации и безопасности дорожного движения** |
| Количество зарегистрированных ТС, ед. | ед. | н/д | н/д | н/д | н/д |
| Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.  | ед. | 300 | 300 | 300 | 350 |
| Количество ДТП  | ед. | 0 | 0 | 0 | 0 |

Все три варианта развития транспортной инфраструктуры Загривского сельского поселения удовлетворяют потребностям муниципального образования в настоящем времени, а также на перспективу до 2035 г.

В третьем варианте предполагается организация единого комплекса по обслуживанию пассажиров общественного транспорта. Оптимальным и максимальным вариантом развития предлагается –оптимизация парка подвижного состава общественного транспорта с переходом на эффективные транспортные средства, учитывая то, что ежегодно пассажиропоток увеличивается.

При настоящем уровне и прогнозе автомобилизации и численности населения предусмотрено обеспечение населения объектами парковки в соответствии с прогнозным уровнем автомобилизации и возможностями развития инфраструктуры.

Проблема безопасности дорожного движения также является одной из основных. Варианты развития транспортной инфраструктуры предусматривают наряду с программными комплекс мероприятий по снижению аварийности и ДТП с пострадавшими, снижение предполагаемого социального риска от ДТП (число лиц, пострадавших в ДТП, на тыс. населения). Предусматривается установка технических средств организации дорожного движения, обустройство барьерного ограждения.

Таким образом, экономически наиболее эффективным и отвечающим насущным потребностям Загривского сельского поселения представляется реализация второго варианта развития транспортной инфраструктуры.

# 4 ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

## 4.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Мероприятия не предусматриваются.

## 4.2 Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов

Мероприятия не предусматриваются.

## 4.3 Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства

Мероприятия не предусматриваются.

## 4.4 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Мероприятия не предусматриваются.

## 4.5 Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб

Мероприятия по развитию инфраструктуры для транспортных средств коммунальных и дорожных служб в период реализации Программы не предусматриваются.

## 4.6 Мероприятия по развитию сети дорог Загривского сельского поселения

Таблица 4.1

| **№ п/п** | **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки реализации, годы** | **Источники финансирования, %** |
| --- | --- | --- | --- |
| **Федеральный бюджет** | **Районный бюджет** | **Местный бюджет** | **Внебюджетные средства** |
| 1 | Ремонт автомобильной дороги д. Загривье | 2021-2035 |  |  | 100 |  |

# 5 МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

## 5.1 Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков

Таблица 5.1

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки реализации, годы** | **Источники финансирования, %** |
| **Федеральный бюджет** | **Районный бюджет** | **Местный бюджет** | **Внебюджетные средства** |
| Разработка Комплексной схемы организации дорожного движения | 2022-2025 |  |  | 100 |  |
| Нанесение дорожной разметки | 2021-2035 |  |  | 100 |  |
| Установка дорожных знаков, сигнальных столбиков, ИДН | 2021-2035 |  |  | 100 |  |

## 5.2 Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем

Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем на территории Загривского сельского поселения не планируются, ввиду их нецелесообразности.

## 5.3 Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения

Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения не планируются.

## 5.4 Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности

Таблица 5.2

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** |
| **муниципальный бюджет** | **внебюджетные средства** |
| Мониторинг реализации программы | 2021-2035 | 100 | - |

# 6 ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Раздел включает в себя, с разбивкой по годам, оценку стоимости основных мероприятий по реализации Программы. Основной целью Программы является развитие современной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение доступности и безопасности услуг транспортного комплекса для населения Загривского сельского поселения.

Для достижения основной цели программы необходимо решить следующие задачи:

* 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 капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них.

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства федерального бюджета, краевого бюджета, бюджета муниципального района и Загривского сельского поселения, а также внебюджетные источники. Объемы финансирования мероприятий из краевого бюджета определяются после принятия соответствующих программ и подлежат уточнению после формирования краевого бюджета на соответствующий финансовый год с учетом результатов реализации мероприятий в предыдущем финансовом году.

При реализации Программы предполагается привлечение финансирования из средств дорожного фонда.

Ресурсное обеспечение реализации муниципальной программы за счет всех источников финансирования, планируемое с учетом возможностей ее реализации, с учетом действующих расходных обязательств и необходимых дополнительных средств при эффективном взаимодействии всех участников муниципальной программы, подлежит ежегодному уточнению в рамках бюджетного цикла.

Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации.

В настоящее время существует множество методов и подходов к определению стоимости строительства, изменчивость цен и их разнообразие не позволяют на данном этапе работы точно определить необходимые затраты в полном объеме.

В связи с этим, на дальнейших стадиях проектирования требуется детальное уточнение параметров строительства на основании изучения местных условий и конкретных специфических функций строящегося объекта.

Стоимость разработки проектной документации объектов капитального строительства определена на основании «Справочников базовых цен на проектные работы для строительства». Базовая цена проектных работ устанавливается в зависимости от основных натуральных показателей проектируемых объектов и приводится к текущему уровню цен умножением на коэффициент, отражающий инфляционные процессы на момент определения цены проектных работ для строительства согласно Письму № 41695- ХМ/09 от 09.12.2016г. Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации.

Ориентировочная стоимость строительства зданий и сооружений определена по проектам объектов-аналогов, Каталогам проектов повторного применения для строительства объектов социальной и инженерной инфраструктур, Укрупненным нормативам цены строительства, по существующим сборникам ТЕР в ценах и нормах 2001 года, а также с использованием сборников УПВС в ценах и нормах 1969 года. Стоимость работ пересчитана в цены 2019 года с коэффициентами согласно:

* Постановлению № 94 от 11.05.1983г. Государственного комитета СССР по делам строительства;
* Письму № 14-Д от 06.09.1990г. Государственного комитета СССР по делам строительства;
* Письму № 15-149/6 от 24.09.1990г. Государственного комитета РСФСР по делам строительства;
* Письму № 2836-ИП/12/ГС от 03.12.2012г. Министерства регионального развития Российской Федерации;
* Письму № 21790-АК/Д03 от 05.10.2011г. Министерства регионального развития Российской Федерации;
* Письму № 3004-ЛС/08 от 06.02.2015 г. Минстроя Российской Федерации.

Расчетная стоимость мероприятий указана с применением индексов-дефляторов, определяемым на основании данных Министерства экономического развития Российской Федерации.

Определение стоимости на разных этапах проектирования должно осуществляться различными методиками. На предпроектной стадии при обосновании инвестиций определяется предварительная (расчетная) стоимость строительства. В связи с отсутствием Проекта на данной стадии, предварительная (расчетная) стоимость строительства составляется по предельно укрупненным показателям. При отсутствии таких показателей могут использоваться данные о стоимости объектов аналогов. При разработке рабочей документации на объекты капитального строительства необходимо уточнение стоимости путем составления проектно-сметной документации. Стоимость устанавливается на каждой стадии проектирования, в связи, с чем обеспечивается поэтапная ее детализация и уточнение. Таким образом, базовые цены устанавливаются с целью последующего формирования договорных цен на разработку проектной документации и строительства.

В расчетах не учитывались:

* стоимость резервирования и выкупа земельных участков и недвижимости для государственных и муниципальных нужд;
* стоимость проведения топографо-геодезических и геологических изысканий на территориях строительства;
* стоимость мероприятий по сносу и демонтажу зданий и сооружений на территориях строительства;
* оснащение необходимым оборудованием и благоустройство прилегающей территории.

Результаты расчетов (сводная ведомость стоимости работ) приведены в таблице 6.1.Включают в себя оценку величины необходимых капитальных вложений в строительство и реконструкцию транспортной инфраструктуры, выполненную на основании укрупненных сметных нормативов для объектов непроизводственного назначения и инженерной инфраструктуры, утвержденных федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере строительства, либо принятую по объектам – аналогам по видам капитального строительства и видам работ.

Таблица 6.1

Объемы финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Загривского сельского поселения

| **№ п/п** | **Мероприятия** | **Стоимость мероприятий, тыс. рублей** |
| --- | --- | --- |
| **Всего** | **2021 г.** | **2022 г.** | **2023 г.** | **2024 г.** | **2025 г.** | **2026-2035 гг.** |
| **1** | **Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта** |  |  |  |  |  |  |  |
| 1.1 | Мероприятия не предусматриваются |  |  |  |  |  |  |  |
| **2** | **Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов** |  |  |  |  |  |  |  |
| 2.1 | Мероприятия не предусматриваются |  |  |  |  |  |  |  |
| **3** | **Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства** |  |  |  |  |  |  |  |
| 3.1 | Мероприятия не предусматриваются |  |  |  |  |  |  |  |
| **4** | **Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения** |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.1 | Мероприятия не предусматриваются |  |  |  |  |  |  |  |
| **5** | **Мероприятия по развитию сети дорог Загривского сельского поселения** |  |  |  |  |  |  |  |
| 5.1 | Ремонт автомобильной дороги д. Загривье |  |  |  |  |  |  |  |
| **6** | **Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков** |  |  |  |  |  |  |  |
| 6.1 | Нанесение дорожной разметки | Без финансирования |
| 6.2 | Установка дорожных знаков, сигнальных столбиков, ИДН | Без финансирования |
| **7** | **Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем** |  |  |  |  |  |  |  |
| 7.1 | Мероприятия не предусматриваются |  |  |  |  |  |  |  |
| **8** | **Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности** |  |  |  |  |  |  |  |
| 8.1 | Мониторинг реализации программы | Без финансирования |

Примечание: Точный объем капитальных вложений в реализацию мероприятий на период 2021-2035 гг. будет определен посредством принятия и утверждения финансирования в бюджетах соответствующего уровня на основании разработанной проектно-сметной документации по объектам.

# 7 ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Эффективность реализации муниципальной программы оценивается ежегодно на основе целевых показателей и индикаторов, исходя из соответствия фактических значений показателей (индикаторов) с их целевыми значениями, а также уровнем использования средств бюджета муниципального образования, предусмотренных в целях финансирования мероприятий муниципальной программы.

Оценка эффективности реализации программы, цели (задачи) определяются по формуле:



где E - эффективность реализации программы, цели (задачи), процентов;

Fi - фактическое значение i-го целевого показателя (индикатора), характеризующего выполнение цели (задачи), достигнутое в ходе реализации муниципальной программы (подпрограммы);

Ni - плановое значение i-го целевого показателя (индикатора), характеризующего выполнение цели (задачи), предусмотренное муниципальной программой;

n - количество показателей (индикаторов), характеризующих выполнение цели (задачи) муниципальной программы.

В зависимости от полученных в результате реализации мероприятий программы значений целевых показателей (индикаторов) программы эффективность реализации программы (подпрограммы) по целям (задачам), а также в целом можно охарактеризовать по следующим уровням:

* высокий (E 95%);
* удовлетворительный (E 75%);
* неудовлетворительный (если значение эффективности реализации программы не отвечает приведенным выше уровням, эффективность ее реализации признается неудовлетворительной).

Оценка степени соответствия запланированному уровню затрат и эффективности использования средств бюджета муниципального образования, ресурсного обеспечения программы осуществляется путем сопоставления плановых и фактических объемов финансирования основных мероприятий программы, по каждому источнику ресурсного обеспечения. Данные показатели характеризуют уровень исполнения финансирования в связи с неполным исполнением мероприятий программы в разрезе источников и направлений финансирования.

Уровень исполнения финансирования программы в целом определяется по формуле:

Уэф = Фф/Фп,

где Уэф - уровень исполнения финансирования муниципальной программы за отчетный период, процентов;

Фф - фактически израсходованный объем средств, направленный на реализацию мероприятий муниципальной программы, тыс. рублей;

Фп - плановый объем средств на соответствующий отчетный период, тыс.рублей.

Уровень исполнения финансирования представляется целесообразным охарактеризовать следующим образом:

* высокий (Уэф 95%);
* удовлетворительный (Уэф 75%);
* неудовлетворительный (если процент освоения средств не отвечает приведенным выше уровням, уровень исполнения финансирования признается неудовлетворительным).

Таблица7.1

Оценка эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

| **Цель программы** | **Задачи программы** | **Предусмотренные мероприятия** | **Оценка- социально-экономической эффективности** |
| --- | --- | --- | --- |
| Развитие транспортной инфраструктуры по видам транспорта | Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение пассажирооборота, товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике | Мероприятия не предусматриваются | - |
| Развитие транспорта общего пользования, создание транспортно-пересадочных узлов | Обеспечение условия для управления транспортным спросом, повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения | Мероприятия не предусматриваются | - |
| Развитие инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства | Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью, предоставление качественных услуг населению, повышение обеспеченности населения объектами транспортной инфраструктуры, увеличение количества стоянок для автотранспорта, создание условий для парковок автомобилей в установленных местах, освобождение придомовых территорий, пешеходных зон от автомобилей | Мероприятия не предусматриваются | - |
| Развитие инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения | Обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения, повышение безопасности дорожного движения | Мероприятия не предусматриваются | - |
| Организация дорожного движения, повышение безопасности дорожного движения, снижение перегруженности дороги/или их участков | Безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности, создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности, повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы | - Нанесение дорожной разметки- Установка дорожных знаков, сигнальных столбиков, ИДН | Снижение вероятности ДТП на30 %, снижение загрузки улично-дорожной сети на 70%. |
| Внедрение интеллектуальных транспортных систем | Обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры | Мероприятия не предусматриваются | - |
| Развитие сети дорог | Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности, развитие в соответствии с транспортным спросом, развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью, повышение качества содержания транспортной инфраструктуры, снижение уровня износа объектов транспортной инфраструктуры | - Реконструкция, капитальный ремонт и ремонт дорог | Увеличение скорости движения на 20%, снижение времени в пути на 20%, снижение вероятности ДТП на 20%,снижение экологической нагрузки на ОС на 15%,улучшение качества обслуживания территорий на30%, снижение износа улично-дорожной сети на 70 % |

# 8 ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ЗАГРИВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ

В современных условиях для эффективного управления развитием территории муниципального образования недостаточно утвердить документ территориального планирования, отвечающий актуальным требованиям законодательства и имеющий обоснование основных решений с точки зрения удовлетворения потребностей населения в услугах объектов различных видов инфраструктуры.

Важнейшим элементом экономического механизма стимулирования инвестиций является создание условий роста инвестиционной активности.

Перспективным направлением привлечения негосударственных средств для финансирования объектов в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории области является государственно-частное партнерство, поэтому одновременно должны быть созданы условия для строительства и эксплуатации автомобильных дорог и искусственных сооружений на коммерческих началах с привлечением средств международных финансовых организаций и частных инвесторов.

В ноябре 2014 года в план мероприятий («дорожную карту») «Совершенствование правового регулирования градостроительной деятельности и улучшение предпринимательского климата в сфере строительства» (утвержденный распоряжением Правительства РФ от 29 июля 2013 г. № 1336-р) было включено мероприятие по установлению обязанности органов местного самоуправления утверждать программы развития транспортной и социальной инфраструктуры (далее также – Программы) в 6- месячный срок с даты утверждения генеральных планов городских поселений и городских округов. Сегодня, в соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса РФ, к полномочиям органов местного самоуправления городских округов и поселений в области градостроительной деятельности относятся разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений (соответственно).

Ограниченность ресурсов местных бюджетов для создания объектов местного значения обуславливает необходимость тщательного планирования реализации документов территориального планирования. Ведь только в случае успешной реализации обоснованных решений градостроительная политика может быть признана эффективной.

В соответствии со статьей 26 Градостроительного кодекса РФ, реализация генерального плана округа или поселения осуществляется путем выполнения мероприятий, которые предусмотрены в том числе программами комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальных образований.

Следует отметить, что разработка и утверждение программ комплексного развития социальной инфраструктуры, по общему правилу, относится к полномочиям органов местного самоуправления муниципального района в области градостроительной деятельности (в соответствии с частью 4 статьи 14 Федерального закона от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», пунктом 4 Требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2015 г. № 1050). В то же время, разработка и утверждение таких программ в отношении городских округов и городских поселений, по общему правилу, должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения – документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения, городского округа, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования, планом и программой комплексного социально-экономического развития поселения, городского округа, инвестиционными программами субъектов естественных монополий, договорами о развитии застроенных территорий, договорами о комплексном освоении территорий, иными инвестиционными программами и договорами, предусматривающими обязательства застройщиков по завершению в установленные сроки мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

Положения Градостроительного кодекса РФ и существование отдельных требований указывает на то, что программа комплексного развития транспортной инфраструктуры по своему статусу не идентична муниципальной программе, предусматривающей мероприятия по созданию объектов местного значения в сфере транспортной инфраструктуры.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры – это важный документ планирования, обеспечивающий систематизацию всех мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры различных видов.

Программы имеют высокое значение для планирования реализации документов территориального планирования. Следует отметить, что сроки разработки и утверждения Программ связаны со сроками утверждения генерального плана. Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений подлежат утверждению в шестимесячный срок с даты утверждения генеральных планов соответствующих муниципальных образований. В связи с этим, представляется целесообразным организовывать разработку проекта Программы в составе единого комплексного проекта управления развитием территории городского округа или поселения, в который также входит и разработка генерального плана.

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

* применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;
* координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;
* координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Ленинградской области, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
* запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры муниципального образования в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
* разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов;
* разработка предложений для региональных исполнительных органов власти, органов власти муниципального района по включению мероприятий, связанных с развитием объектов транспортной инфраструктуры муниципального образования, в состав плана экономики района.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

* конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
* высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
* создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом.

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

Транспортная система Загривского сельского поселения является элементом транспортной системы области, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры.

Высокая потребность в развитии улично-дорожной сети и бюджетные ограничения в части финансирования автомобильных дорог требуют расширения использования внебюджетных источников для финансирования развития дорожной сети, в том числе заемных средств, для строительства и эксплуатации автомобильных дорог на коммерческой основе.

Перспективным направлением привлечения негосударственных средств для финансирования объектов в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования является государственно-частное партнерство, поэтому одновременно должны быть созданы условия для строительства и эксплуатации автомобильных дорог и искусственных сооружений на коммерческих началах с привлечением средств международных финансовых организаций и частных инвесторов.

Для обеспечения возможности реализации предлагаемых в составе программы мероприятий (инвестиционных проектов) необходимо решение приоритетной задачи институциональных преобразований: разработка нормативной правовой базы, обеспечивающей четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором, а также определение приоритетных сфер применения государственно-частного партнерства в сфере дорожного хозяйства, в том числе совершенствование законодательства, регулирующего вопросы инвестиционной деятельности в сфере дорожного хозяйства, осуществляемой в форме капитальных вложений.