

УТВЕРЖДЕНА
Постановлением администрации
Лисинское сельское поселения
Тосненского муниципального района
Ленинградской области
от 06.12.2017 № 239

**Программа Комплексное развитие транспортной инфраструктуры
Лисинского сельского поселения
Тосненского района
Ленинградской области**

Паспорт программы

Наименование программы	Программа Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Лисинского сельского поселения Тосненского района Ленинградской области»
Основания для разработки программы	- Градостроительный кодекс РФ от 29 декабря 2004 №190 – ФЗ - Федеральный закон от 29 декабря 2014года №456 – ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ» - Федеральный закон от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; -Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; -Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»; - поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года Пр-701; -постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года N1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов» - Решение Совета депутатов от 11.10.2007 № 11 «Об утверждении генерального плана пос. Радофинниково и генерального плана пос. Лисино – Корпус Лисинского сельского поселения Тосненского района Ленинградской области» - постановление администрации Лисинского сельского поселения Тосненского муниципального района Ленинградской области от 21.09.2017 № 197 «О подготовке программ комплексного развития поселения» -Постановление администрации Лисинского сельского поселения Тосненского района Ленинградской области от 21.09.2017 г. № 203 «Об утверждении графиков разработки и утверждения программ комплексного развития Лисинского сельского поселения Тосненского района Ленинградской области»

Разработчик программы	Администрация Лисинского сельского поселения Тосненского района Ленинградской области
Цели и задачи программы	Целью программы является: Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры Лисинского сельского поселения Тосненского района Ленинградской области, повышение уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения. Для достижения указанных целей необходимо решение основных задач: - организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения; - организация мероприятий по развитию и совершенствованию автомобильных дорог местного значения Лисинского сельского поселения Тосненского района Ленинградской области; - организация мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на территории сельского поселения, а также формированию безопасного поведения участников дорожного движения и предупреждению дорожно-транспортного травматизма
Целевые показатели программы	Технико-экономические показатели: - Доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, % -Доля муниципальных автомобильных дорог, в отношении которых проводились мероприятия по зимнему и летнему содержанию дорог, % ; -Количество километров отремонтированных автомобильных дорог общего пользования местного значения, км; -Количество капитально отремонтированных искусственных сооружений (мостов), ед.; -Количество спроектированных и устроенных тротуаров; -Количество паспортизированных участков дорог общего пользования местного значения, ед Финансовые показатели:

	-снижение расходов на ремонт и содержание автомобильных дорог Социально-экономические показатели: -Обеспеченность населения Поселения доступными и качественными круглогодичными услугами транспорта, %
Этапы и сроки реализации программы	Срок реализации Программы – 2017 – 2030 гг. Этапы реализации: -Первый этап - 2017 – 2021 гг. -Второй этап – 2022 – 2026 гг. -Третий этап – 2027 – 2030 гг.
Объемы и источники финансирования Программы	Объемы финансирования мероприятий программы за счет средств местного бюджета определяются решениями совета депутатов Лисинского сельского поселения Тосненского района Ленинградской области при принятии местного бюджета на очередной финансовый год. Объемы финансирования мероприятий программы определяются в соответствии с государственными программами.

Характеристика поселения

В соответствии с Уставом муниципального образования «Лисинское сельское поселение Тосненского района Ленинградской области» сельское поселение имеет полное и сокращенное официальные наименования. Полное официальное наименование муниципального образования- Лисинское сельское поселение Тосненского района Ленинградской области. Сокращенное официальное наименование – Лисинское сельское поселение.

Лисинское сельское поселение в соответствии с областным законом Ленинградской области от 22 декабря 2004 г. № 116-оз «Об установлении границ и наделении соответствующим статусом муниципального образования Тосненский муниципальный район и муниципальных образований в его составе» имеет статус сельского поселения в составе Тосненского муниципального района.

Границы Лисинского сельского поселения установлены областным законом Ленинградской области от 15 июня 2010 года № 32-оз «Об административно-территориальном устройстве Ленинградской области и порядке его изменения».

Лисинское сельское поселение расположено в 45 км от границы города Санкт-Петербурга. Среди значительной части населения муниципального образования распространена маятниковая миграция на работу или учёбу в Санкт-Петербург.

В границы муниципального образования входит 17 населенных пунктов: поселки Лисино-Корпус, который является административным центром, и Радофинниково, а также 9 деревень (Гришкино, Гуммолово, Дубовик, Еглино, Каменка, Конечки, Машино, Турово, Федосьино), 5 кордонов (Верхние Сютти, Зверинец, Малиновка, Нижние Сютти, Пери) и п. при железнодорожной станции Кастенская.

Лисинское сельское поселение – не самое крупное по численности поселение Тосненского муниципального района, но занимает первое место по площади территории среди поселений муниципального района. На его территории расположены значительные по площади особо охраняемые природные территории.

Территории Лисинского сельского поселения имеют важное значение в структуре Тосненского муниципального района и Ленинградской области как природоохранные и рекреационные. На территории сельского поселения расположены садоводства. Через его территорию проходит железная дорога, связывающая Санкт-Петербург с Великим Новгородом, имеются железнодорожные станции Лустовка, Кастенская, Радофинниково. Основные автодороги, связывающие Санкт-Петербург с центрами муниципальных районов Ленинградской области, находятся в пределах 30-50 минут доступности автотранспортом от административного центра поселения.

По восточной границе рассматриваемой территории протекает река Тосно (приток Невы), ее притоками являются реки Еглинка, Кастенка, Лустовка, Линовская, Сердце, Сунья, Глубочка, Солуя, Хвороза, Глубокая и другие водотоки, в том числе множество ручьев. В сельском поселении расположен ряд крупных озёр – Кузнецовское, Глухое, Лысцовское и др.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения - документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, 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.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения разрабатывается и утверждается органами местного самоуправления сельского поселения, на основании утвержденного в порядке, установленном Градостроительным Кодексом РФ, Генерального плана поселения.

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

Обеспечение надежного и устойчивого обслуживания жителей Лисинского сельского поселения (далее - поселение) транспортными услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры - одна из главных проблем, решение которой необходимо для повышения качества жизни жителей и обеспечения устойчивого развития поселения.

Решение проблемы носит комплексный характер, а реализация мероприятий по улучшению качества транспортной инфраструктуры возможна только при взаимодействии органов власти всех уровней, а также концентрации финансовых, технических и научных ресурсов.

Система основных мероприятий Программы определяет приоритетные направления в сфере дорожного хозяйства на территории поселения и предполагает реализацию следующих мероприятий:

1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.
2. Мероприятия по ремонту автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.
3. Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.
4. Мероприятия по научно-техническому сопровождению программы.

Мероприятия по капитальному ремонту и ремонту будут определяться на основе результатов обследования автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них. В ходе реализации Программы содержание мероприятий и их ресурсы обеспечения могут быть скорректированы в случае существенно изменившихся условий.

Корректировка Программы производится на основании предложений Правительства Ленинградской области, администрации Лисинского сельского поселения Тосненского района Ленинградской области, Совета депутатов Лисинского сельского поселения Тосненского района Ленинградской области.

Администрация поселения ежегодно с учетом выделяемых финансовых средств на реализацию Программы готовит предложения по корректировке целевых показателей, затрат по мероприятиям Программы, механизма ее реализации, состава участников Программы и вносит необходимые изменения в Программу.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Лисинского сельского поселения Тосненского района Ленинградской области на 2017 - 2030 (далее по тексту Программа) подготовлена на основании:

- Градостроительного кодекса РФ от 29 декабря 2004 №190 – ФЗ;
- Федерального закона от 29 декабря 2014 года №456 – ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ» ;
- Федерального закона от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
- Федерального закона от 08.11.2007г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Федерального закона от 09.02.2007г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
- поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года Пр-701;
- постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года Пр-№1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»
- Приказа министерства транспорта Российской Федерации от 16.11.2012г. № 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог»;
- Решение Совета депутатов от 11.10.2007 года № 11 «Об утверждении генерального плана пос. Радофинниково и генерального плана пос. Лисино – Корпус Лисинского сельского поселения Тосненского района Ленинградской области»
- Постановление администрации Лисинского сельского поселения Тосненского муниципального района Ленинградской области от 21.09.2017 № 197 «О подготовке программ комплексного развития поселения»
- Постановление администрации Лисинского сельского поселения Тосненского района Ленинградской области от 21.09.2017 года № 203 «Об утверждении графиков разработки и утверждения программ комплексного развития Лисинского сельского поселения Тосненского района Ленинградской области»

Программа рассчитана на долгосрочную перспективу сроком на 14 лет. Таким образом, Программа является инструментом реализации приоритетных направлений развития Лисинского сельского поселения Тосненского района Ленинградской области на долгосрочную перспективу, ориентирована на устойчивое развитие Поселения и соответствует государственной политике реформирования транспортной системы Российской Федерации.

Основные понятия

В настоящей Программе используются следующие основные понятия:

- автомобильная дорога — объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода

автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся её технологической частью, — защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог;

- защитные дорожные сооружения — сооружения, к которым относятся элементы озеленения, имеющие защитное значение; заборы; устройства, предназначенные для защиты автомобильных дорог от снежных лавин; шумозащитные и ветрозащитные устройства; подобные сооружения;

- искусственные дорожные сооружения — сооружения, предназначенные для движения транспортных средств, пешеходов и прогона животных в местах пересечения автомобильных дорог иными автомобильными дорогами, водотоками, оврагами, в местах, которые являются препятствиями для такого движения, прогона (зимники, мосты, переправы по льду, путепроводы, трубопроводы, тоннели, эстакады, подобные сооружения);

- производственные объекты — сооружения, используемые при капитальном ремонте, ремонте, содержании автомобильных дорог;

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

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

- владелец автомобильных дорог — администрация поселения;

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

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

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

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

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

Иные понятия и термины использованы в настоящей Программе в значениях, определенных Федеральным законом от 08.11.2007г. N 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

Положение Лисинского сельского поселения Тосненского района Ленинградской области в структуре пространственной организации Ленинградской области

Ленинградская область – субъект Российской Федерации, который входит в состав Северо-Западного федерального округа.

Ленинградская область является крупнейшим транспортно-логистическим узлом Северо-Западного федерального округа. На территории Ленинградской области располагаются крупнейшие российские порты Балтии (Приморск, Усть-Луга, Высоцк, Выборг).

Протяженность железных дорог на территории Ленинградской области превышает 2,4 тыс. км, и обеспечивает связь с соседними регионами Российской Федерации и странами Европейского Союза (Финляндия, Эстония).

На территории Ленинградской области проложено свыше 22,5 тыс. км автомобильных дорог, из них пять дорог федерального значения (федеральные трассы «Россия», «Скандинавия», «Кола», «Псков», «Нарва») и 11 основных магистралей регионального значения.

Специфической особенностью Ленинградской области является ее приморское положение и одновременно расположение на развилке двух транспортных направлений – на северо-запад, через Карельский перешеек в направлении Северной Европы и на запад, в страны Восточной, Центральной и Западной Европы.

Основными факторами, определяющими направления разработки Программы, являются:

- тенденции социально-экономического развития поселения, характеризующиеся незначительным повышением численности населения, развитием рынка жилья, сфер обслуживания и промышленности;

- состояние существующей системы транспортной инфраструктуры

Территория Лисинского сельского поселения Тосненского района Ленинградской области поселения входит в состав территории Тосненского муниципального района Ленинградской области.

Территория Поселения граничит на северо-западе — с Сусанинским сельским поселением Гатчинского района, на западе — с Вырицким городским поселением Гатчинского района, на юго-западе — с Ям-Тёсовским сельским поселением Лужского района, на юге — с Тёсово-Нетыльским городским поселением Новгородского района Новгородской области, на юго-востоке — с Любанским городским поселением, на востоке — с Тосненским городским поселением, на севере — с Форносовским городским поселением

Общая площадь Лисинского сельского поселения Тосненского района Ленинградской области составляет 103705,4 га.

Территория Лисинского сельского поселения Тосненского района Ленинградской области включает в себя следующие категории земель:

- земли лесного фонда;
- земли сельскохозяйственного использования;
- земли населенных пунктов;
- земли промышленности и иного специального назначения;
- земли рекреационного назначения;
- земли транспортной инфраструктуры;
- земли общественно-деловой застройки.

Современная планировочная ситуация Лисинского сельского поселения Тосненского района Ленинградской области сформировалась на основе ряда факторов: географического положения поселения, природных условий и ресурсов, хозяйственной деятельности, исторически сложившейся системы расселения.

Населенные пункты пос. Лисино-Корпус и пос. Радофинниково имеет базу для дальнейшего экономического развития. Развитие градообразующей базы за счет развития производств (производства сельскохозяйственной продукции, социально-культурное и бытовое обслуживание и др.) должно вести к стабилизации и росту численности населения. В приоритетном порядке должны развиваться центры социального и культурного обслуживания населения, жилищное строительство.

Основная часть застроенной территории населенного пункта представляет собой индивидуальное жилищное строительство с определенной сеткой улиц и ярко выраженным общественным центром.

Основной планировочной осью являются улица Турского, ул. Кравчинского, ул. Арнольда, ул. Советская пос. Лисино-Корпус; ул. Мостовая, ул. Комсомольская, ул. Железнодорожная пос. Радофинниково вдоль которых расположены основные объекты социальной инфраструктуры, такие как: администрация, школа, магазины, общественно значимые объекты, объекты культурного наследия, почта.

Социально-экономическая характеристика Лисинского сельского поселения Тосненского района Ленинградской области.

Одним из показателей экономического развития является численность населения. Изменение численности населения служит индикатором уровня жизни в поселении, привлекательности территории для проживания, осуществления деятельности.

Численность населения Лисинского сельского поселения Тосненского района Ленинградской области по состоянию на 2016г. составила 2150 человек.

Труд и занятость.

По данным паспорта муниципального образования Лисинского сельского поселения на 2015 год в экономике муниципального образования занято 30 % от численности трудовых ресурсов или 0,42 тыс. чел.

Основными предприятиями являются:

- ГБОУ СПО «Лисинский лесной колледж»;
- Лисинский учебно-опытный лесхоз (филиала) федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Санкт-Петербургский государственный лесотехнический университет имени С.М. Кирова»;
- Учебно-опытное лесничество – филиал ЛОГКУ «Ленобллес».

Численность работающих на территории поселения составляет порядка 200 человек. Из-за нехватки мест приложения труда в муниципальном образовании имеет место трудовая маятниковая миграция, жители выезжают на работу в города Тосно и Санкт-Петербург количество населения выезжающего за пределы Лисинского сельского поселения составляет около 50 % от занятых в экономике.

Численность безработных, зарегистрированных в государственных учреждениях службы занятости населения, составляет 7 человек.

Таблица

Сведения о занятости экономически активного населения

Лисинского сельского поселения на 1 января 2016 г., тыс. человек

Наименование показателя	Тыс. чел.
Из числа занятых в экономике занято на предприятиях и в организациях по формам собственности:	0,42
- государственная собственность	0,07
- муниципальная собственность	
- иностранной, совместной российской и иностранной собственности	0,04
- частного сектора (на частных предприятиях)	0,08
Из числа занятых в экономике занято на предприятиях и в организациях:	
- крупных и средних	
- малых	0,057
Численность занятых в экономике по видам экономической деятельности – всего	
- сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство	0,046
- строительство	0,004
- оптовая и розничная торговля, ремонт автотранспортных средств, мотоциклов, бытовых изделий и предметов личного пользования	0,001
- предоставление прочих коммунальных, социальных и персональных услуг (деятельность по организации отдыха и развлечений, культуры и спорта)	0,002

Сельское хозяйство представлено 3 фермерским хозяйством.

Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории Лисинского сельского поселения Тосненского района Ленинградской области.

Транспортное обслуживание Лисинского сельского поселения, расположенного в южной части Тосненского муниципального района, осуществляется автомобильным и железнодорожным транспортом. Внешние межмуниципальные связи ориентированы в основном на автобусные и железнодорожные перевозки, обеспечивающие сообщение с административным центром района – городом Тосно и городом Санкт-Петербургом.

Развитие транспортной системы Лисинского сельского поселения Тосненского района Ленинградской области (далее – поселение) является необходимым условием улучшения качества жизни жителей в поселении.

Транспортная инфраструктура Лисинского сельского поселения Тосненского района Ленинградской области является составляющей инфраструктуры Тосненского района, что

обеспечивает конституционные гарантии граждан на свободу передвижения и делает возможным свободное перемещение товаров и услуг. Наличием и состоянием сети автомобильных дорог определяется территориальная целостность и единство экономического пространства. Недооценка проблемы несоответствия состояния дорог и инфраструктуры местного значения социально-экономическим потребностям общества является одной из причин экономических трудностей и негативных социальных процессов. Транспортную инфраструктуру поселения образуют линии, сооружения и устройства сельского, пригородного, внешнего транспорта. Основными структурными элементами транспортной инфраструктуры поселения являются: сеть улиц и дорог и сопряженная с ней сеть пассажирского транспорта. Внешние транспортно-экономические Лисинского сельского поселения Тосненского района Ленинградской области с другими регионами осуществляются следующими видами транспорта: автомобильным, железнодорожным.

На территории Лисинского сельского поселения Тосненского района Ленинградской области водный транспорт не используется, никаких мероприятий по обеспечению водным транспортом не планируется.

Воздушные перевозки не осуществляются.

Характеристика сети дорог Лисинского сельского поселения Тосненского района Ленинградской области, оценка качества содержания дорог.

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры Лисинского сельского поселения Тосненского района Ленинградской области. Они связывают территорию поселения с соседними территориями, населенные пункты поселения с районным центром, обеспечивают жизнедеятельность всех населенных пунктов поселения, во многом определяют возможности развития поселения, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. От уровня развития сети автомобильных дорог во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста поселения, повышения конкурентоспособности местных производителей и улучшения качества жизни населения.

К автомобильным дорогам общего пользования местного значения относятся муниципальные дороги, улично-дорожная сеть и объекты дорожной инфраструктуры, расположенные в границах поселения.

Развитие экономики поселения во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая зависит от уровня развития и состояния сети автомобильных дорог общего пользования местного значения. Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям экономики и населения поселения, является одним из наиболее существенных ограничений темпов роста социально-экономического развития Лисинского сельского поселения Тосненского района Ленинградской области, поэтому совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования местного значения важно для поселения. Это в будущем позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, а это в свою очередь приведет к экономическому росту поселения.

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

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. При выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использованием

специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д. Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков. Учитывая вышеизложенное, в условиях ограниченных финансовых средств стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них. Применение программно-целевого метода в развитии автомобильных дорог общего пользования местного значения поселения позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете поселения эксплуатационное состояние значительной части улиц поселения по отдельным параметрам перестало соответствовать требованиям нормативных документов и технических регламентов. Возросли материальные затраты на содержание улично-дорожной сети в связи с необходимостью проведения значительного объема работ по ямочному ремонту дорожного покрытия улиц.

Железнодорожный транспорт

В меридиональном направлении территорию поселения пересекает железнодорожная линия Санкт-Петербург – Великий Новгород Октябрьской железной дороги (участок Новолисино – Рогавка). Линия однопутная, неэлектрифицированная. Протяженность железнодорожной линии в границах поселения в однопутном исчислении – 61,3 км. На территории поселения расположены железнодорожные станции Лустовка (п. Лисино-Корпус), Радофинниково, а также остановочные пункты: 53 км, Кастенская, 77 км, Ёглино, 99 км, 101 км, 104 км.

Движение пригородных поездов осуществляется по направлениям на Рогавку/ Новгород-на-Волхове (в зависимости от дня недели) и на Санкт-Петербург/Новолисино. При движении поездов до станции Новолисино согласована пересадка пассажиров по времени на электропоезд Новолисино – Санкт-Петербург.

Таблица

Характеристика движения пригородных поездов на участке Новолисино – Рогавка

№ п/п	Маршрут	Количество рейсов	Дни недели
1	Санкт-Петербург – Рогавка	1	1,2,3,4
2	Санкт-Петербург – Новгород-на-Волхове	1	3,6,7
3	Новолисино – Рогавка	1	1,2,4,5,6,7
4	Новгород-на-Волхове – Новолисино	1	6,7
5	Рогавка – Новолисино	1	1,2,4,5
6	Новгород-на-Волхове – Санкт-Петербург	1	3
7	Рогавка – Санкт-Петербург	1	1,2,4,5,6,7

Автомобильные дороги и автотранспорт

Транспортный каркас поселения сформирован автомобильными дорогами регионального или межмуниципального значения. Основной меридиональной транспортной осью является автодорога Лисино-Корпус – Радофинниково, а широтной – автодорога Кемполово – Губаницы – Калитино – Выра – Тосно – Шапки. Данные автодороги обеспечивают основные внутрипоселенческие связи, а также сообщение с городом Тосно.

По северной границе поселения проходит автомобильная дорога федерального значения А-120 «Санкт-Петербургское южное полукольцо» Кировск – Мга – Гатчина – Большая Ижора, но

большого значения в формировании дорожного каркаса поселения не принимает, так как находится вдалеке от населенных пунктов поселения.

Таблица

Перечень автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения на территории Лисинского сельского поселения

№	Наименование	Идентификационный номер	Протяжённость в границах поселения, км	Категория	Придорожная полоса, м	Санитарные разрывы, м
1	Кемполово – Губаницы – Калитино – Выра – Тосно – Шапки	41 ОП РЗ 41А-003	17,6	III	50	100
2	Лисино-Корпус – Радофинниково	41 ОП РЗ 41К-175	37,1	IV	50	50
3	Павловск – Косые Мосты	41 ОП РЗ 41К-176	4,6	III	50	100
4	Павлово – Мга – Шапки – Любань – Оредеж – Луга	41 ОП РЗ 41А-004	3,5	III	50	100
5	Ушаки – Рублёво – Гришкино		2,3	IV	50	50
6	Подъезд к п. Лисино-Корпус		4,1	IV	50	50
7	Подъезд к п. Лисино-Корпус		1,3	IV	50	50
8	Подъезд к станции Кастенская		0,9	IV	50	50
9	Подъезд к д. Машино – Глинка – Турово		9,5	IV	50	50
10	Подъезд к д. Гришкино		4,0	IV	50	50
11	Рублёво – Турово – Малиновка		5,0	IV	50	50
12	Гришкино – Гуммоллово		7,8	IV	50	50
13	Подъезд к д. Ёглино		1,6	IV	50	50
14	Подъезд к д. Конечки		6,0	IV	50	50
	ИТОГО		105,3			

Помимо автомобильных дорог федерального, регионального или межмуниципального значения территорию поселения обслуживает ряд автодорог местного значения, обеспечивающих подъезды к отдельным населенным пунктам, к территориям, предназначенным для ведения садового и дачного хозяйства, к объектам производственного и сельскохозяйственного назначения, объектам инженерной инфраструктуры, кладбищам и прочим территориям. Согласно данным, представленным в схеме территориального планирования Тосненского муниципального района, общая протяженность автомобильных дорог местного значения составляет 4,8 км, в том числе с усовершенствованным покрытием – 1,6 км. Основными из них являются:

- Подъезд к д. Дубовик (протяженностью 0,5 км);
- Подъезд к Лустовка (протяженностью 1,6 км);
- Подъезд к кордону Верхние Сютти (протяженностью 2,7 км).

Однако, на основании анализа территории Лисинского сельского поселения, общая протяженность дорог местного значения по обмерам ГИС-программы составляет 24,6 км.

Общая протяженность автомобильных дорог в границах поселения (без учета улично-дорожной сети в границах населенных пунктов и проездов в садоводческих массивах) составляет порядка 134,8 км, в том числе:

- автомобильных дорог федерального значения – 4,9 км;

- автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения – 105,3 км;
- автомобильных дорог местного значения – 24,6 км.

На пересечении автомобильных дорог с водными преградами насчитывается 14 мостовых переходов.

Таблица

Характеристика мостовых переходов на пересечении автомобильных дорог с водными преградами на территории Лисинского сельского поселения

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Наименование препятствия	Техническое состояние
1	Лисино-Корпус – Радофинниково	р. Лустовка (к. Малиновка)	удовлетворительное
2	Лисино-Корпус – Радофинниково	р. Сердце	удовлетворительное
3	Лисино-Корпус – Радофинниково	Тюлев ручей	удовлетворительное
4	Лисино-Корпус – Радофинниково	р. Кастенка	удовлетворительное
5	Лисино-Корпус – Радофинниково	р. Ёглинка	удовлетворительное
6	Лисино-Корпус – Радофинниково	р. Тосна	удовлетворительное
7	Подъезд к п. Лисино-Корпус (км 0+682)	р. Лустовка	удовлетворительное
8	Подъезд к п. Лисино-Корпус (км 2+811)	р. Лустовка	неудовлетворительное
9	Рублево – Турово – Малиновка	река (около СНТ Малиновка)	неудовлетворительное
10	Подъезд к д. Машино – Глинка – Турово	р. Лустовка	удовлетворительное
11	Подъезд к д. Гришкино	р. Ёглинка	удовлетворительное
12	Ушаки – Рублево – Гришкино	р. Тосна	удовлетворительное
13	а/д Подъезд к д. Конечки	р. Большая Суйца	удовлетворительное
14	Подъезд к кладбищу в д. Дубовик	р. Тосна	удовлетворительное

Большинство мостовых переходов находится в удовлетворительном состоянии, однако мостовые сооружения через р. Лустовка на а/д Подъезд к п. Лисино-Корпус (км 2+811) и на автодороге «Рублево – Турово – Малиновка» (км 7+743) признаны аварийными и требуют восстановительных работ (или замены).

Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в поселении, обеспеченность парковками.

Хранение автотранспортных средств на территории поселения осуществляется на приусадебных участках в зонах индивидуальной и блокированной жилой застройки и на открытых придомовых стоянках в зонах многоквартирной жилой застройки.

Объектов обслуживания автотранспорта на территории поселения не выявлено. Обслуживание индивидуального автотранспорта осуществляется на автозаправочных станциях и станциях технического обслуживания, расположенных на территории Тосненского городского поселения и в соседних муниципальных образованиях.

Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока.

Автомобильные пассажирские перевозки на территории сельского поселения осуществляются двумя межмуниципальными автобусными маршрутами. Услуги по перевозкам пассажиров по маршрутам регулярных перевозок на территории поселения оказывает ООО «Тосноавто».

Таблица

Перечень автобусных маршрутов на территории Лисинского сельского поселения

№	Маршрут	Интервал	Протяженность, км
311	Тосно – Радофинниково - 1	5 рейсов ежедневно	54,1
313	Тосно – Лустовка, ж/д станция	15 рейсов ежедневно	24,0

В десяти населенных пунктах остановочные пункты общественного пассажирского транспорта отсутствуют. Часть из них находится в зоне пешеходной доступности до автобусных остановок, однако к. Верхние Сютти, к. Зверинец, д. Гуммоллово, д. Федосьино, д. Конечки находятся вне зоны пешеходной доступности до автобусных остановок.

Значительную роль в пассажирских перевозках выполняет индивидуальный легковой автотранспорт.

Характеристика условий немоторизованного передвижения.

На территории поселения велосипедное движение в организованных формах не представлено и отдельной инфраструктуры не имеет.

Улично-дорожная сеть в населенных пунктах поселения представлена поселковыми дорогами, улицами в жилой застройке и проездами, в основном имеющими грунтовое покрытие проезжих частей (порядка 70 %). Поселковыми дорогами (главными улицами) служат внешние подъезды к населенным пунктам и их продолжения по территории населенных пунктов. Техническое состояние большинства улиц и дорог является неудовлетворительным, что требует проведения незамедлительного капитального ремонта либо реконструкции.

Таблица

Характеристика улично-дорожной сети населённых пунктов Лисинского сельского поселения

№ п/п	Населенный пункт	Протяженность улично-дорожной сети, км	Тип покрытия, км	
			асфальтобетон	грунт
1	п. Лисино-Корпус	10,5	3,2	7,3
2	п. Радофинниково	9,5	1,7	7,8
3	д. Гришкино	2,3	2,0	0,3
4	д. Дубовик	2,0	-	2,0
5	д. Еглино	1,6	-	1,6
6	д. Каменка	0,7	-	0,7
7	д. Конечки	1,0	-	1,0
8	д. Машино	1,0	-	1,0
9	д. Турово	1,0	-	1,0
10	п. при железнодорожной станции Кастенская	2,0	2,0	-
Итого		31,6	8,9	22,7

Общая протяженность улично-дорожной сети в границах населенных пунктов составляет 31,6 км, в том числе 8,9 км с усовершенствованным покрытием.

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 населенных пунктов и автомобильных дорогах поселения, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижение тяжести их последствий является на сегодня одной из актуальных задач.

Основными причинами совершения ДТП с тяжкими последствиями по данным Государственной инспекции безопасности дорожного движения являются несоответствие скорости движения конкретным дорожным условиям, нарушение скоростного режима, нарушение правил обгона и нарушение правил дорожного движения пешеходами.

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.

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

Реализация Программы позволит:

- установить необходимые виды и объемы дорожных работ,
- обеспечить безопасность дорожного движения;
- сформировать расходные обязательства по задачам, сконцентрировав финансовые ресурсы на реализации приоритетных задач.

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

Автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса относится к главным источникам загрязнения окружающей среды .

Основной причиной высокого загрязнения воздушного бассейна выбросами автотранспорта является увеличение количества автотранспорта, его изношенность и некачественное топливо.

Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе канцерогенные. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных накладок, хлориды, используемые в качестве антиобледенителей дорожных покрытий, загрязняют придорожные полосы и водные объекты.

Главный компонент выхлопов двигателей внутреннего сгорания (кроме шума)- окись углерода (угарный газ) – опасен для человека, животных, вызывает отравление различной степени в зависимости от концентрации. При взаимодействии выбросов автомобилей и смесей загрязняющих веществ в воздухе могут образоваться новые вещества, более агрессивные. На прилегающих территориях к автомобильным дорогам вода, почва и растительность является носителями ряда канцерогенных веществ. Недопустимо выращивание здесь овощей, фруктов и скармливание травы животным.

Одним из направлений в работе по снижению негативного влияния автотранспорта на загрязнение окружающей среды является дальнейшее расширение использования альтернативного топлива – сжатого и сжиженного газа, благоустройство дорог, контроль работы двигателей.

Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения.

Территория поселения является привлекательной для инвесторов (средней уровень коммунальной, социальной и логистической инфраструктуры, наличие свободных земель). Перспективы развития транспортной инфраструктуры связаны только с возможным развитием производства.

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

Программа комплексного развития транспортной поселения на 2017 - 2030 подготовлена на основании:

- Градостроительного кодекса РФ от 29 декабря 2004 №190 – ФЗ
 - Федерального закона от 29 декабря 2014года №456 – ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ»
 - Федерального закона от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
 - Федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
 - Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
 - поручения Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года Пр-701;
 - постановления Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года Пр-№1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»
 - Приказа министерства транспорта Российской Федерации от 16.11.2012 № 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог»;
 - Решение Совета депутатов от 11.10.2007 года № 11 «Об утверждении генерального плана пос. Радофинниково и генерального плана пос. Лисино – Корпус Лисинского сельского поселения Тосненского района Ленинградской области»
- Постановление администрации Лисинского сельского поселения Тосненского муниципального района Ленинградской области от 21.09.2017 № 197 «О подготовке программ комплексного развития поселения»

-Постановление администрации Лисинского сельского поселения Тосненского района Ленинградской области от 21.09.2017 № 203 «Об утверждении графиков разработки и утверждения программ комплексного развития Лисинского сельского поселения Тосненского района Ленинградской области»

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

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;
- 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 поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов;

Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.

Финансовой основой реализации муниципальной программы являются средства бюджета поселения. Привлечение средств бюджета Ленинградской области учитывается как прогноз софинансирования мероприятий в соответствии с действующим законодательством.

Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом поселения на финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

Финансирование мероприятий Программы осуществляется в следующих формах бюджетных ассигнований: оплата муниципальных контрактов на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг для муниципальных нужд в целях реализации полномочий поселения по ремонту дорог местного значения.

Средства, необходимые на реализацию мероприятий Программы, рассчитаны для ремонта автомобильных дорог общего пользования местного значения и улично-дорожной сети, уровень состояния которых требует дополнительных финансовых вложений к возможностям местного бюджета для изготовления проектной документации и строительства дорог улично-дорожной сети.

Объемы финансирования муниципальной программы носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке.

Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории

Прогноз социально – экономического и градостроительного развития

При анализе показателей текущего уровня социально-экономического и градостроительного развития поселения, отмечается следующее:

- транспортная доступность населенных пунктов поселения средняя;
- наличие трудовых ресурсов позволяет обеспечить потребности населения и расширение производства.

Экономический прогноз

Развитие поселения по вероятностному сценарию учитывает развитие следующих приоритетных секторов экономики:

- сельского хозяйства;
- промышленности и производства;
- инфраструктуры.

Устойчивое экономическое развитие поселения, в перспективе, может быть достигнуто за счет развития малого предпринимательства

Мероприятия по направлению развития малого предпринимательства:

- оказание организационной и консультативной помощи начинающим предпринимателям;
- разработка мер по адресной поддержке предпринимателей и малых предприятий;
- снижение уровня административных барьеров;
- формирование конкурентной среды;
- расширение информационно-консультационного поля в сфере предпринимательства.

По итоговой характеристике социально-экономического развития поселения можно рассматривать как:

- перспективное для частных инвестиций, что обосновывается небольшим ростом экономики, средним уровнем доходов населения и средней транспортной доступностью;
- имеющее потенциал социально-экономического развития, способное самостоятельно и с привлечением средств вышестоящих бюджетов обеспечить минимальные стандарты жизни населения, что приведёт в будущем к повышению инвестиционной привлекательности территории.

Сохранение многофункционального профиля экономики поселения является основой его устойчивого развития. Одним из важных направлений специализации экономики поселения является сельское хозяйство. В перспективе возрастет доля таких направлений как транспортные услуги и логистика, торговля, социальное обслуживание, малое предпринимательство.

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

В связи с расположением предприятий на территории Поселения интенсивность грузового транспорта средняя. Ожидается рост грузовых перевозок на расчетный период 2017-2030гг.

Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта, имеющегося на территории поселения.

Стабильная ситуация с транспортным спросом населения не предполагает значительных изменений транспортной инфраструктуры по видам транспорта в поселении.

Автомобильный транспорт – важнейшая составная часть инфраструктуры поселения, удовлетворяющая потребностям всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения.

АЗС на территории поселения отсутствуют.

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

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

- согласно п. 11.26, потребность в СТО составляет: один пост на 200 легковых автомобилей;
- согласно п. 11.19, общая обеспеченность закрытыми и открытыми автостоянками для постоянного хранения автомобилей должна составлять 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей.

Прогноз развития дорожной сети поселения.

Реализация муниципальной программы позволит сохранить существующую сеть автомобильных дорог за счет качественного содержания, 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 ремонту, капитальному ремонту, реконструкции автомобильных дорог, применения новых технологий и материалов, разработки и обновлению проектов организации дорожного движения. В результате реализации Программы планируется достигнуть следующих показателей:

- Увеличение доли муниципальных автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям, до 100%;
- Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме.
- Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения в среднем _____ кв.м. в год
- Оценка технического состояния искусственных сооружений - 1 единица;
- Разработка проектов и капитальный ремонт искусственных сооружений - 1 ед.
- Проектирование и строительство тротуаров в центральной части поселения.
- Проектирование и строительство велосипедных дорожек.

Существующие риски по возможности достижения прогнозируемых результатов;

- риск ухудшения социально-экономической ситуации в стране, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования дорожной отрасли;
- риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог местного значения;
- риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог местного значения в соответствии с нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализации Программы существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог и достичь запланированных в Программе величин показателей.

Прогноз параметров дорожного движения.

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а так же 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.

Изменения плотности улично-дорожной сети зависит от изменения плотности рабочих мест и средних пассажиропотоков в автобусах.

По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2017 г. до 2030 г. существенно не меняется. Это означает, что, несмотря на рост автомобильных потоков, нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети.

Прогноз показателей безопасности дорожного движения.

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за следующих причин:

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

Чтобы не допустить негативного развития ситуации, необходимо:

- Создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети населённых пунктов поселения.
- Повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних.

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

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

Задачами транспортной инфраструктуры в области снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду являются:

- сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта;
- мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

Для снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и возникающих ущербов необходимо:

- уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств;
- стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (нефтяного происхождения) топливо-энергетических ресурсов.

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматривается реализация следующих мероприятий:

- разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;
- обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

Реализация указанных мер будет осуществляться на основе повышения экологических требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог.

Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог.

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо:

- обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива.

Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры поселения.

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры поселения необходимо учитывать прогноз численности населения, прогноз социально-экономического и градостроительного развития, деловую активность на территории Поселения.

При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов – вариант 1 (базовый) и вариант 2 (умеренно-оптимистичный) и варианта 3 (экономически обоснованный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития Поселения.

Варианты 1, 2 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 (базовый). Предполагается сохранение инерционных трендов, сложившихся в последний период, консервативную инвестиционную политику частных компаний, ограниченные расходы на развитие компаний инфраструктурного сектора, при стагнации государственного спроса. Также данным вариантом учитывается агрессивная внешняя среда, сложившаяся благодаря введенным санкциям и санкционной политике Европейского союза.

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

Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности, предполагает также привлечение инвестиций.

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

Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения предлагаемого к реализации варианта развития.

Достижение целей и решение задач Программы обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры поселения. Разработанные программные мероприятия систематизированы по степени их актуальности.

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

Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий.

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета поселения.

Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий, проводящихся по обследованию, содержанию, ремонту, паспортизации автомобильных дорог общего пользования местного значения в сельском поселении, проектированию и строительству тротуаров, велосипедных дорожек, мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения, мероприятия по организации транспортного обслуживания населения.

Перечень мероприятий по ремонту дорог, мостов по реализации Программы формируется администрацией поселения по итогам обследования состояния дорожного покрытия не реже одного раза в год, в том числе от поступивших обращений (жалоб) граждан.

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

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта .

Внесение изменений в структуру транспортной инфраструктуры по видам транспорта не планируется.

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

Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом.

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

Значение плотности улично-дорожной сети с 2017 г. до 2030 г. не меняется. Это означает: нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети;

Мероприятия данного раздела планируются как дополнительные из-за недостатка финансовых средств при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.

Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения включают в себя:

- проектирование и устройство тротуаров с твердым покрытием

В структуре развития транспортного сообщения особое внимание на территории поселения необходимо уделить развитию велосипедных сообщений для движения внутри поселения между населенными пунктами и местами приложения труда, а также в целях отдыха и туризма.

Мероприятия по развитию велосипедного передвижения возможны к реализации как дополнительные из-за недостатка финансовых средств, при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

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

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

Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог местного значения поселения.

В целях развития сети дорог поселения планируются:

- Мероприятия по содержанию автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них.

Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.

- Мероприятия по ремонту автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них.

Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.

- Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них.

Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.

- Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них.

Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному.

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

Комплекс мероприятий по организации дорожного движения сформирован, исходя из цели и задач Программы по повышению безопасности дорожного движения, и включает следующие мероприятия:

- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог местного значения и выработка мер, направленных на их устранение.

- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- обеспечение образовательных учреждений Поселения учебно-методическими наглядными материалами по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
- замена и установка технических средств организации дорожного движения , в т.ч. проектные работы;
- установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи;

При реализации программы планируется осуществление следующих мероприятий:

- Мероприятия по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог местного значения и выработка мер по их устранению
- Установка и замена знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества дорожно-транспортных происшествий.

Из всего вышеперечисленного следует, что на расчетный срок основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры поселения должны стать:

на первом этапе (2017-2021 гг.):

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме
- текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- проектирование и капитальный ремонт искусственных сооружений
- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению Поселения

на втором этапе (2022-2026 гг.):

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме
- текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению Поселения
- проектирование и строительство тротуаров в населенных пунктах Поселения

на третьем этапе на перспективу (2027-2030 годы):

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

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

Мероприятия в составе муниципальной программы

Для достижения поставленных целей программа включает в себя реализацию мероприятий программы, которые представлены в плане мероприятий муниципальной программы.

Объем средств на реализацию программы, руб

Наименование мероприятия	период						
	всего	2017	2018	2019	2020	2021	2022-2030гг
Проведение паспортизации и инвентаризации	-	-	-	-	-	-	-

автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения							
Разработка и осуществление комплекса мероприятий по безопасности дорожного движения, решаемых в комплексе с разработкой документации по планировке территорий	99 000	-	99 000	-	-	-	-
Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов.	100 000	-	100 000	-	-	-	-
Содержание и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования и искусственных сооружений на них, грейдование, ямочный ремонт	7 593 500	мб – 1 994 845 об – 1 896 455	1 741 900	1 960 300	-	-	-
Содержание и ремонт дворовых территорий	1 107 000	мб - 101 818 об – 1 005 182	-	-	-	-	-

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.

Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий.

Целевые индикаторы

Мероприятия разрабатывались исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры, условий ее эксплуатации и эффективности реализации программных мероприятий.

Выполнение включённых в Программу организационных мероприятий и инвестиционных проектов, при условии разработки эффективных механизмов их реализации и поддержки со стороны администрации района, администрации региона позволит достичь целевых показателей транспортной инфраструктуры на расчетный срок. Достижение целевых индикаторов в результате реализации программы комплексного развития характеризует будущую модель транспортной инфраструктуры поселения.

Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.

Комплексная оценка эффективности реализации мероприятий Программы осуществляется ежегодно в течение всего срока ее реализации и по окончании ее реализации и включает в себя оценку степени выполнения мероприятий муниципальной программы и оценку эффективности реализации муниципальной программы.

Критериями оценки эффективности реализации Программы являются степень достижения целевых индикаторов и показателей, установленных Программой, а также степень достижения показателей эффективности, установленных Методикой.

7.1. Оценка эффективности реализации муниципальной программы осуществляется ежегодно по итогам ее исполнения за отчетный финансовый год и в целом после завершения ее реализации координатором совместно с ответственным исполнителем и соисполнителями.

7.2. Оценка эффективности муниципальной программы осуществляется с использованием следующих критериев: полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы; степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы

7.3. Расчет итоговой оценки эффективности муниципальной программы за отчетный финансовый год осуществляется в три этапа, отдельно по каждому из критериев оценки эффективности муниципальной программы:

1-й этап - расчет Р1 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы»;

2-й этап - расчет Р2 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы»;

3-й этап - расчет Ритог - итоговой оценки эффективности муниципальной программы.

7.4. Итоговая оценка эффективности муниципальной программы (Ритог) не является абсолютным и однозначным показателем эффективности муниципальной программы.

Каждый критерий подлежит самостоятельному анализу причин его выполнения (или невыполнения) при оценке эффективности реализации муниципальной программы.

7.5. Расчет P1 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующей формуле:

$$P1 = (V_{\text{факт}} + u) / V_{\text{пл}} * 100\%, \quad (1)$$

где:

$V_{\text{факт}}$ - фактический объем бюджетных средств, направленных на реализацию муниципальной программы за отчетный год;

$V_{\text{пл}}$ - плановый объем бюджетных средств на реализацию муниципальной программы в отчетном году;

u - сумма «положительной экономии».

К «положительной экономии» относится: экономия средств бюджетов в результате осуществления закупок товаров, работ, услуг для муниципальных нужд

7.6. Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджетов на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям:

муниципальная программа выполнена в полном объеме, если $P1 = 100\%$;

муниципальная программа в целом выполнена, если $80\% < P1 < 100\%$;

муниципальная программа не выполнена, если $P1 < 80\%$.

7.7. Расчет P2 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по формуле: $P2 = \text{SUM } K_i / N$, $i = 1 \dots (2)$, где

K_i - исполнение i планируемого значения показателя муниципальной программы за отчетный год в процентах;

N - число планируемых значений показателей муниципальной программы.

Исполнение по каждому показателю муниципальной программы за отчетный год осуществляется по формуле:

$$K_i = P_i \text{ факт} / P_i \text{ пл} * 100\%, \quad (3)$$

где:

$P_i \text{ факт}$ - фактическое значение i показателя за отчетный год;

$P_i \text{ пл}$ - плановое значение i показателя на отчетный год.

В случае если фактическое значение показателя превышает плановое более чем в 2 раза, то расчет исполнения по каждому показателю муниципальной программы за отчетный год осуществляется по формуле:

$$K_i = 100\%. \quad (4)$$

В случае если планом установлено значение показателя равное нулю, то при превышении фактического значения показателя плана расчет исполнения по каждому показателю осуществляется по формуле:

$$K_i = 0\%. \quad (5)$$

7.8. Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям:

муниципальная программа перевыполнена, если $P2 > 100\%$;

муниципальная программа выполнена в полном объеме, если $90\% < P2 < 100\%$;

муниципальная программа в целом выполнена, если $75\% < P2 < 95\%$

муниципальная программа не выполнена, если $P2 < 75\%$.

7.9. Итоговая оценка эффективности муниципальной программы осуществляется по формуле:

$$\text{Ритог} = (P1 + P2) / 2, \quad (6)$$

где:

Ритог - итоговая оценка эффективности муниципальной программы за отчетный год.

7.10. Интерпретация итоговой оценки эффективности муниципальной программы осуществляется по следующим критериям:

Р итог > 100% высокоэффективная;
90% < Р итог < 100% эффективная;
75% < Р итог < 90% умеренно эффективная;
Р итог < 75% неэффективная.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения – документ, устанавливающий перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения, 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, 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.

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

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры 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 субъекта, 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 поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов;

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- высокопроизводительные безопасные транспортные инфраструктуры 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 Поселения должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

Транспортная система поселения является элементом транспортной системы региона, 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.

Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных Программой объектов транспортной инфраструктуры в целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры поселения, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.