Приложение №1 к Постановлению

администрации МО Тельмановское СП

№ 210 от 16 ноября 2018 года

**ПРОГРАММА**

**КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ**

**МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ**

**ТЕЛЬМАНОВСКОЕ СЕЛЬСКОЕ ПОСЕЛЕНИЕ**

**ТОСНЕНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА**

**ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ НА 2018-2027 ГОДЫ**

# ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

1. Наименование программы

Программа комплексного развития объектов транспортной инфраструктуры местного значения муниципального образования Тельмановское сельское поселение Тосненского муниципального района Ленинградской области на 2018-2027 годы

2. Основание для разработки программы

Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 N 190-ФЗ;

Федеральный закон от 06.10.2003 N 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;

Федеральный закон от 08.11.2007 N 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года N 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;

постановление Правительства Российской Федерации от 17.12.2012 N 1317 (ред. от 09.07.2016) «О мерах по реализации Указа Президента Российской Федерации от 28 апреля 2008 г. N 607 "Об оценке эффективности деятельности органов местного самоуправления городских округов и муниципальных районов" и подпункта "и" пункта 2 Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 г. N 601 "Об основных направлениях совершенствования системы государственного управления»;

генеральный план поселения, утвержденный постановлением Правительства Ленинградской области от 04.12. 2017 № 555;

региональные нормативы градостроительного проектирования.

3. Наименование заказчика программы

Администрация муниципального образования Тельмановское сельское поселение Тосненского муниципального района Ленинградской области

4. Местонахождение заказчика программы

187032, Ленинградская область, Тосненский район, пос. Тельмана, д. 50

5. Наименование разработчика программы

Администрация муниципального образования Тельмановское сельское поселение Тосненского муниципального района Ленинградской области

6. Местонахождение разработчика программы

187032, Ленинградская область, Тосненский район, пос. Тельмана, д. 50

7. Цели и задачи программы

обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности), на территории поселения;

обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;

развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории поселения (далее - транспортный спрос);

Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в поселении;

создание 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;

создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

8. Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры

доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения с 50 % в 2018 году до 30 % в 2027 году;

удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании (процентов от числа опрошенных), с 80 % в 2018 году до 85 % в 2027 году;

удовлетворенность населения качеством автомобильных дорог в муниципальном образовании (процентов от числа опрошенных), с 25 % в 2018 году до 50 % в 2027 году;

снижение доли дорожно-транспортных происшествий на территории поселения из-за сопутствующих дорожных условий улично-дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения, с 10 в 2018 году до 5 в 2027 году;

снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции), со 50 % в 2018 году до 10 % в 2027 году.

9. Сроки и этапы реализации программы

мероприятия Программы охватывают период 2018 – 2027 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.

10. Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры (групп мероприятий, подпрограмм, инвестиционных проектов) для реализации поставленных целей и решения задач программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий:

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

мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения;

мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового транспорта, включая развитие единого парковочного пространства;

мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения;

мероприятия по развитию сети дорог поселения в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенного пункта.

Реализация мероприятий позволит повысить уровень безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения.

11. Объемы и источники финансирования программы

общий объем финансирования Программы составляет в 2018-2027 годах – 1717287,1 тыс. рублей за счет бюджетных средств разных уровней и привлечения внебюджетных источников;

бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2018-2027 годы, будут уточнены при формировании проектов бюджета поселения с учетом изменения ассигнований из бюджетов других уровней;

объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год.

# Общие положения

Состав и содержание программы комплексного развития объектов транспортной инфраструктуры местного значения муниципального образования Тельмановское сельское поселение Тосненского муниципального района Ленинградской области на период 2018-2027 годы, (далее соответственно - транспортная инфраструктура, Программа) определены постановлением Правительства РФ от 25.12.2015 N 1440 "Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов".

Программа устанавливает перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, включая те, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии указанных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта, договорами о комплексном освоении территорий или о развитии застроенных территорий.

Программа разработана в отношении автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Для других видов транспорта, при необходимости, разрабатываются отдельные программы

В период разработки Программы отсутствуют сведения о планируемом развитии объектов транспортной инфраструктуры регионального и федерального значения, таким образом перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры не учитывает такие мероприятия.

Программа обеспечивает:

а) безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности), на территории поселения;

б) доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;

в) развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории поселения (далее - транспортный спрос);

г) развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в поселении;

д) условия для управления транспортным спросом;

е) создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;

ж) создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;

з) условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

и) эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

Программа разработана на срок 10 лет и не более чем на срок действия генерального плана поселения.

Мероприятия и целевые показатели (индикаторы), предусмотренные программой, указаны на первые 5 лет с разбивкой по годам, а на последующий период (до окончания срока действия программы) - без разбивки по годам.

# Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

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

Муниципальное образование Тельмановское сельское поселение расположено на территории Тосненского муниципального района Ленинградской области.

Город Гатчина – крупный транспортный узел Ленинградской области, находящийся на пересечении важных железнодорожных и автомобильных связей северо-запада России.

Основные грузовые и пассажирские перевозки осуществляются железнодорожным и автомобильным транспортом.

Положение поселения в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации и в структуре муниципального района представлено на рисунках ниже.

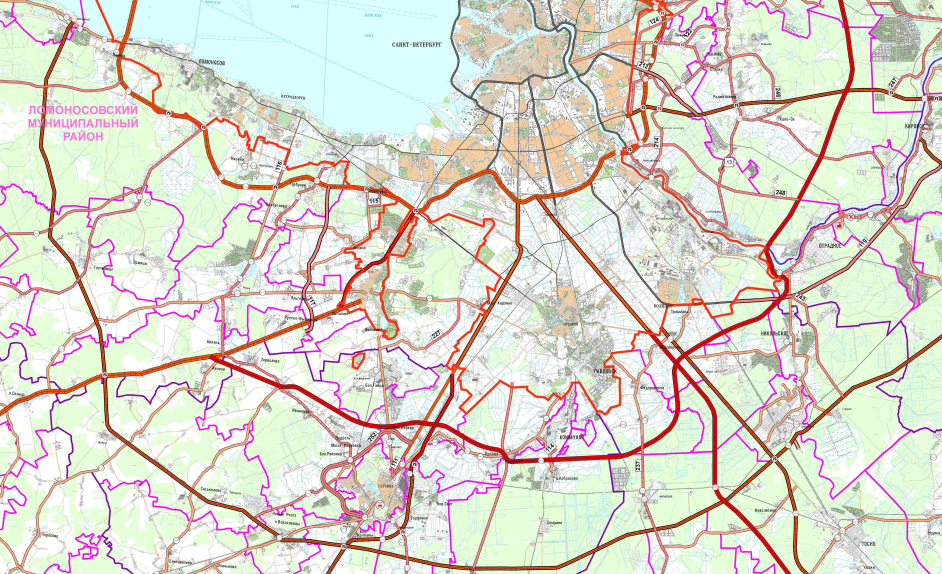


Рисунок . Положение территории поселения в пространственной транспортной инфраструктуре Ленинградской области (фрагмент из схемы территориального планирования Ленинградской области)

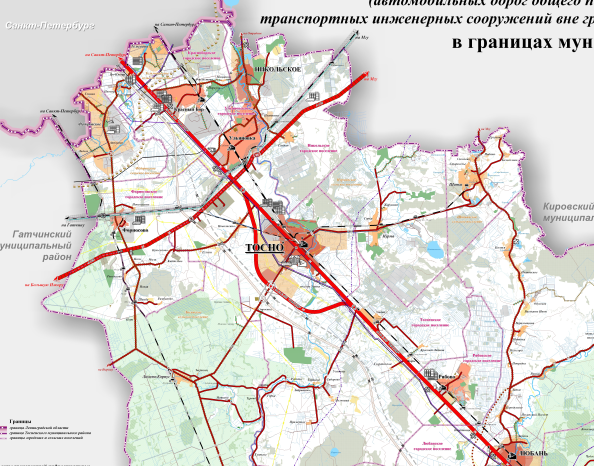


Рисунок . Положение территории поселения в пространственной транспортной инфраструктуре Тосненского муниципального района (фрагмент из схемы территориального планирования Тосненского муниципального района)

Основными внешними дорогами в районе МО Тельмановское сельское поселение являются автодороги федерального и регионального значения.

По территории МО Тельмановское СП Тосненского муниципального района проходит участок автомобильной дороги общего пользования федерального значения М-10 «Россия» (I категория, протяжённость в границах поселения 3,78 км, тип покрытия асфальтобетонное).

В соответствии с пунктом 3 постановления Правительства Ленинградской области от 4.07.2007 № 161 «О показателях определения автомобильных дорог общего пользования Ленинградской области» утверждён перечень автомобильных дорог общего пользования регионального значения (постановление Правительства Ленинградской области от 27.11.2007 № 294 «Об утверждении перечня автомобильных дорог общего пользования регионального значения»).

Автомобильные дороги общего пользования регионального значения, расположенные на территории муниципального образования, согласно постановлению Правительства Ленинградской области от 27.11.2007 № 294.

## Социально-экономическая характеристика поселения, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

### Население

По данным отдела государственной статистики по Тосненскому муниципальному району Ленинградской области численность постоянного населения МО Тельмановское СП на 01.01.2016 составила – 14214 чел.

Наибольшая доля населения МО Тельмановское СП (79 %) приходится на посёлок Тельмана – 11229 чел.

Таблица 2.1

Численность постоянного населения МО Тельмановское СП (в разрезе населённых пунктов на 01.01.2016, по сведениям статистики), чел.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Населённый пункт | Численность населения | % |
| п. Тельмана | 11229 | 79 |
| п. Войскорово | 2345 | 16,5 |
| д. Пионер | 213 | 1,5 |
| д. Ям-Ижора | 426 | 3 |
| Всего | 14214 | 100 |

В генеральном плане МО Тельмановское сельское поселение (утверждены постановлением Правительства Ленинградской области от 4 декабря 2017 года № 555) прогноз численности населения, который представлен в таблице 2.2.

Таблица 2.2

Прогноз численности населения МО Тельмановское сельское поселение до 2037 года

| Наименование | Современное состояние (2016 г.) | Первая очередь (2027 г.) | Расчетный срок  (2037 г.) |
| --- | --- | --- | --- |
| Численность постоянного населения | 14214 | 20884 | 29639 |

### Экономическая база

По сведениям из генерального плана на территории МО Тельмановское СП работают 18 производственных предприятий малого и среднего бизнеса: ООО «Газпромтрансгаз Санкт-Петербург» - Колпинское линейное производственное управление магистральных газопроводов (ЛПУ МГ), ЗАО «Лентеплоснаб», ООО «Интерформ» (производство и реализация эластичного пенополиуретана), ООО «ИТЦ» (услуги по приему и очистке хозяйственно-бытовых токов), ООО «Вассер» (монтаж, ремонт и техническое обслуживание сельскохозяйственной техники), ООО «Пикник-1» (хранение и складирование), ООО «Тракт» (строительство автомобильных дорог), ООО «Тракт-Л» (спецтранспорт), ООО «Тракт-Строй» (строительство мостов, автодорог), ООО «ФД Санкт-Петербург» (склад табачных изделий), ООО «Северо-Западный Техно Парк-Колпино», ООО «Балтика СпецТяж» (перевозка грузов), ООО «Транспорт» (обработка грузов), ООО «Ратник» (грузовой транспорт), ООО «Витраж» (производство МК), НОУ «Вираж» (автошкола), ООО «Мясоперерабатывающий комбинат «Тосненский», хлебопекарня «Ижора хлеб» (ИП Яковлева Т.И.). Общее количество работников предприятий составляет около 650 человек. Суммарная площадь занимаемых предприятиями земельных участков – около 35 га.

Доля оборота предприятий МО Тельмановское СП в обороте всего Тосненского муниципального района составляет около 4 %.

Ведущим предприятием поселения является ЗАО «Племенное хозяйство им. Тельмана». Основные объекты предприятия (молочно-товарные фермы) размещены в границах п. Тельмана и д. Пионер, теплично-парниковые комплексы – в п. Тельмана. В настоящее время животноводческая ферма крупного рогатого скота «Центр» в п. Тельмана имеет поголовье 1200 до 2000 голов дойного стада и до 6000 скотомест молодняка, поголовье фермы «Пионер» составляет до 1200 голов дойного стада.

В настоящее время, по информации предприятия ЗАО «Племенное хозяйство им. Тельмана», активная реконструкция существующих и проектирование новых магистральных железных и автомобильных дорог и инженерных коммуникаций затрудняет технологические процессы при выращивании кормовых и овощных культур, многократно повышая издержки производства.

В условиях динамичного развития многоэтажной жилой застройки и необходимых требований к эстетике прилегающей территории отсутствуют реальные предпосылки для сохранения и нормального функционирования животноводческих ферм в границах МО Тельмановское СП.

ЗАО «Племенное хозяйство им. Тельмана» занимает большую часть территории поселения, что крайне ограничивает возможность роста экономики поселения за счёт её диверсифицированного развития и структурного многообразия.

Оптимизация использования территориального потенциала поселения позволит сформировать зоны многофункциональной комплексной промышленной и жилой застройки, что создаст устойчивые предпосылки снижения маятниковой миграции населения.

На территории п. Тельмана осуществляет свою деятельность ООО «Мясоперерабатывающий комбинат «Тосненский», занимающий территорию в 2,1 га с численностью работающих не превышающей 50 человек.

Компания ООО «Мясоперерабатывающий комбинат «Тосненский» осуществляет следующие виды деятельности (в соответствии с кодами ОКВЭД, указанными при регистрации):

Основной вид деятельности переработка и консервирование мяса и мясной пищевой продукции (код ОКВЭД 10.1).

Дополнительные виды деятельности:

торговля оптовая мясом и мясными продуктами (код ОКВЭД 46.32);

торговля оптовая консервами из мяса и мяса птицы (код ОКВЭД 46.32.3);

торговля розничная мясом и мясными продуктами в специализированных магазинах (код ОКВЭД 47.22).

Предприятие занимает территорию площадью 2,13 га.

Другие предприятия и организации производственной сферы деятельности, размещаемые на территории МО Тельмановское СП, занимают, как правило, относительно небольшие участки. К ним можно отнести следующие:

ООО «Мембрана» - производство и реализация мягких кровельных материалов;

ООО «Интерформ» (п. Войскорово) - производство и реализация эластичного пенополиуретана;

ООО «Тракт» – обслуживание федеральных дорог;

«Колпинское ЛПУ МГ» – Колпинское линейное производственное управление магистральных газопроводов ООО «Газпромтрансгаз Санкт-Петербург»;

ООО «Северо-западный технопарк Колпино»;

а также ООО «Ока», ООО «Диком», СУ-335 (п. Тельмана), ООО «Терра-Терминал» (массив «Тельмана», уч. Пастбищный), ЗАО «Тандер» (д. Ям-Ижора), ОАО «БалтикаСпецТяж» (д. Пионер) и другие.

Ситуация в сфере торговли и бытового обслуживания населения складывается следующая: на территории работает 20 предприятий малого бизнеса, специализирующихся на хозяйственно-бытовом обслуживании населения.

Общая численность работников предприятий составляет около 100 человек.

На территории МО Тельмановское СП существует 66 объектов и 59 субъектов розничной торговли.

### Характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта

Градостроительная деятельность на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта характеризуется как высокая.

Жилищная обеспеченность населения городского поселения составляет около 33,4 кв. м/чел.

Генеральным планом предусмотрено существенное повышение эффективности использования и качества среды обитания, ранее освоенных территорий населённых пунктов в составе муниципального образования. Архитектурно-планировочные решения генерального плана МО Тельмановское СП обеспечивают комплексное и взаимоувязанное развитие его территории, объектов жилого, общественно-делового и рекреационного назначения.

Предусмотренные в генеральном плане территории под жилищное строительство ориентированы не только на улучшение жилищных условий жителей поселения, но также и на строительство жилья различной комфортности для населения.

Основными принципами стратегии в области жилищного строительства на территории МО Тельмановское СП являются:

инженерная подготовка территорий для жилищного строительства;

строительство жилья и связанная с ним социальная инфраструктура;

достижение стабильного среднегодового показателя ввода жилой площади;

достижение заявленных нормативов общей площади жилья;

выполнение государственных обязательств по обеспечению жильем льготных категорий граждан.

При определении качественной структуры жилищного фонда учитывалось прогнозная социальная дифференциация населения, на основе прогноза изменения структуры занятости и демографической ситуации.

Соотношение типов жилья по его комфортности будет близко соответствовать структуре доходов: 55 % - жилье эконом-класса, 18 % - улучшенного качества и порядка 27 % - высоко комфортное жилье.

Генеральным планом предполагается увеличение обеспеченности населения жильем из расчета общей площади на 1 человека и принимается:

на первую очередь (2027 г.) – 35,2 м2/чел.;

на расчетный срок (2037 г.) – 37,9 м2/чел.

Развитие жилых территорий в пределах МО Тельмановское СП предусматривается в соответствии с нормативными требованиями обеспечения их объектами транспортной, инженерной и социальной инфраструктур. В пределах новых административных границ п. Тельмана предлагается развивать широкий спектр типов жилой застройки, включая индивидуальную застройку, доля территории под которую составит почти 58 % от всего предполагаемого прироста земель для нового строительства. Тем не менее, основное количество жителей будет проживать в многоквартирных зданиях (87 % от всего прироста населения). Малоэтажную и среднеэтажную жилую застройку предлагается сконцентрировать в северо-восточной и юго-западной частях п. Тельмана, а также в новом микрорайоне на левом берегу р. Ижора.

Развитие планируемой жилой застройки предусматривается, прежде всего, на территориях, находящихся на данный момент в сельскохозяйственном обороте. Их выведение из состава земель сельскохозяйственного назначения должно производиться в соответствии с действующим законодательством.

Изменение застройки п. Войскорово, д. Пионер, д. Ям-Ижора не планируется.

На всех осваиваемых территориях развитие жилой застройки должно производиться на основе комплексного и устойчивого развития территории, с полным развитием социальной и транспортной инфраструктуры. Устанавливаемая планировочная структура жилой застройки приведена в технико-экономических показателях.

Таблица 2.3

Структура жилой застройки по видам жилой застройки, тыс. м2

| Наименование | Современное состояние (2016 г.) | Первая очередь (2027 г.) | Расчетный срок  (2037 г.) |
| --- | --- | --- | --- |
| Индивидуальные жилые дома | 110,38 | 120,91 | 136,70 |
| Малоэтажные жилые дома | 29,98 | 70,60 | 131,53 |
| Среднеэтажные жилые дома | 91,08 | 299,08 | 611,06 |
| Многоэтажные жилые дома | 243,65 | 243,65 | 243,65 |
| Итого | 475,13 | 734,27 | 1122,98 |

Таблица 2.4

Расчет объемов нового жилищного строительства

| Наименование | Современное состояние (2016 г.) | Первая очередь (2027 г.) | Расчетный срок  (2037 г.) |
| --- | --- | --- | --- |
| Численность постоянного населения, чел. | 14214 | 20884 | 29639 |
| Существующий жилищный фонд, тыс. м2 | 475,1 | 734,2 | 1122,9 |
| Средняя обеспеченность жильём, м2 общей площади квартир на 1 человека | 33,4 | 35,2 | 37,9 |
| Новое жилищное строительство, тыс. м2 |  | 259 | 648 |

Создание объектов социально-культурного и коммунально-бытового обслуживания населения, объектов инженерной и транспортной инфраструктуры на территориях, которые вовлекаются в процесс градостроительного освоения за счет включения в границы населенного пункта земельных участков из земель сельскохозяйственного назначения будет осуществляться на основании заключения договоров (соглашений в случае двух и более правообладателей) о комплексном развитии территории, заключаемого администрацией МО Тельмановское СП с правообладателями земельных участков на основании статьи 46.9 Градостроительного кодекса Российской Федерации.

### Оценка транспортного спроса в поселении

Транспортно-экономические связи поселения осуществляются автомобильным транспортом.

Основные грузовые и пассажирские перевозки осуществляются автомобильным транспортом.

Большинство трудовых передвижений в поселении приходится на личный и общественный транспорт.

Параметры отдельных участков автодорог (ширина проезжей части, радиусы кривых в плане) не отвечают существующей технической категории; увеличился износ проезжей части автодорог из-за роста интенсивности движения и грузоподъемности транспортных средств.

Транспортный спрос определяется показателями транспортной подвижности населения (средней, часовой, километровой).

Спрос является объективным «снимком» транспортной ситуации, существующей в настоящий момент, поэтому невозможно точное повторное воспроизведение такой же ситуации на практике.

Точное определение существующего спроса на транспорт практически невозможно, так как для этого необходимо проводить одновременный опрос всех участников транспортного движения.

На территории поселения работы по изучению транспортного спроса отдельно не заказывались и не проводились. Рассчитанный спрос на транспорт выполнен по аналогу.

Рассчитанный спрос на транспорт содержит предположения о количестве поездок и об их распределении.

Существуют различные виды расчета транспортного спроса (в зависимости от используемых исходных данных).

Спрос может быть рассчитан на текущий период и на прогнозируемый период:

рассчитанный спрос обозначается как сегодняшний спрос на транспорт, если основой вычисления спроса является существующая в настоящий момент структура расселения, существующая социально-экономическая структура населения и предложение транспортных услуг;

в основе прогнозируемого спроса лежит прогнозируемая структура расселения, прогнозируемая социально-экономическая структура населения и прогнозируемое предложение транспортных услуг.

Основные характеристики рассчитанного (фактического) спроса на автомобильный общественный транспорт представлены в разделе 2.6.

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

### Автомобильный транспорт

На территории поселения существует устоявшаяся инфраструктура автомобильного транспорта.

Пассажирские перевозки и грузовые перевозки осуществляются автомобильным транспортом.

Уровень автомобилизации поселения, согласно материалам генерального плана, оценивается в 325 единиц на 1000 человек с прогнозом увеличения к 2037 году до 440 единиц на 1000 человек населения.

По территории поселения также подходит ряд автомобильных дорог регионального и местного значения, обеспечивающих связи населенных пунктов муниципального района с сельским поселением. Их основные характеристики представлены в таблице 2.5.

Таблица 2.5

Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального значения

| Наименование объекта | Тип покрытия | Протяжённость в границах поселения, км | Категория |
| --- | --- | --- | --- |
| «Подъезд к городу Колпино». Протяжённость, км: 4,1  Идентификационный номер:  41 ОП РЗ 41К-169  Учётный номер:  41К-169 | Асфальтобетонное | 4,065 | IV |
| «Ям-Ижора – Никольское». На участке протяжённостью 3,39 км примыкает непосредственно к границе муниципального образования.  Протяжённость: 10,4 км  Идентификационный номер:  41 ОП РЗ 41К-173  Учётный номер:  41К-173 | Асфальтобетонное | 1,33 (4,72) | III |
| «Подъезд к деревне Фёдоровское[[1]](#footnote-1) от автодороги Москва — Санкт-Петербург».  Протяжённость: 5,6 км  Идентификационный номер:  41 ОП РЗ 41К-174  Учётный номер:  41К-174 | Асфальтобетонное | 4,31 | IV |

Дополнительно на официальном сайте комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области имеется информация (ссылка на источник информации: <http://road.lenobl.ru/programm/bdd/spravka_po_bdd/info_o_vladelzah>), что на территории муниципального образования имеются автомобильные дороги общего пользования регионального значения, подведомственные ГКУ «Ленавтодор» (государственное казённое учреждение Ленинградской области «Управление автомобильных дорог Ленинградской области») к которым относятся объекты, представленные в таблице 2.6.

Таблица 2.6

Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального значения, расположенных на территории муниципального образования не вошедших в постановление Правительства Ленинградской области от 27.11.2007 № 294

| Наименование объекта/Краткая характеристика | Тип покрытия | Протяжённость в границах поселения, км | Категория |
| --- | --- | --- | --- |
| Подъезд к п. Войскорово | Асфальтобетонное | 2,137 | IV |
| Подъезд от автомобильной дороги общего пользования федерального значения М-10 «Россия» к ЦПС-4. На участке протяжённостью 3,319 км примыкает непосредственно к границе муниципального образования. | Асфальтобетонное | 0 (3,319) | IV |

### Водный транспорт

На территории поселения отсутствует инфраструктура водного транспорта. Пассажирские перевозки и грузовые перевозки водным транспортом не осуществляются.

### Воздушный транспорт

На территории поселения отсутствует инфраструктура воздушного транспорта. Пассажирские перевозки и грузовые перевозки воздушным транспортом не осуществляются.

### Железнодорожный транспорт

На территории поселения имеется инфраструктура железнодорожного транспорта, исключительно в части прохождения железнодорожных путей. Железнодорожные станции отсутствуют.

Пассажирские и грузовые перевозки осуществляются через инфраструктуру железнодорожного транспорта Санкт-Петербурга.

## Характеристика сети дорог поселения, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог

В данном разделе представлены общие сведения о параметрах дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, иные показатели) характеризующие состояние дорожного движения на территории поселения.

### Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории муниципального образования

Согласно постановлению Правительства Российской Федерации от 28 сентября 2009 г. № 767 «Об утверждении Правил классификации автомобильных дорог в Российской Федерации и их отнесения к категориям автомобильных дорог», автомобильные дороги местного значения поселения относятся к IV, V технической категории, с общим числом полос движения 1-2 шт., с шириной полосы движения от 3 до 4,5 м. Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории муниципального образования представлен улично-дорожной сетью.

По данным с официального сайта Тосненского муниципального района (ссылка на информационный ресурс: <http://www.tosno-online.com/structural-divisions/communal-facilities/road/>) в собственности муниципального района отсутствуют автомобильные дороги общего пользования.

При этом следует учитывать, что согласно статье 5 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 08.11.2007 № 257-ФЗ» автомобильными дорогами общего пользования местного значения муниципального района являются автомобильные дороги общего пользования в границах муниципального района, за исключением автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального значения, автомобильных дорог общего пользования местного значения поселений, частных автомобильных дорог.

Согласно Федеральному закону от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 07.02.2017) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» автомобильными дорогами общего пользования местного значения сельского поселения являются автомобильные дороги общего пользования в границах населённых пунктов поселения, за исключением автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального значения, частных автомобильных дорог.

Таблица 2.7

Характеристика улично-дорожной сети посёлка Войскорово

| Наименование объекта | Тип покрытия | Протяжённость, км | Категория |
| --- | --- | --- | --- |
| ул. Луговая | гравийное | 0,47 | V |
| ул. Дачная дорога | гравийное | 3,2 | V |
| ул. Полевая | гравийное | 0,485 | V |
| ул. Заречная | гравийное | 0,560 | V |
| Подъезд к п. Войскорово | асфальт | 0,981 | IV |

Таблица 2.8

Характеристика улично-дорожной сети деревни Пионер

| Наименование объекта | Тип покрытия | Протяжённость, км | Категория |
| --- | --- | --- | --- |
| 2 | 3 | 4 | 5 |
| «Подъезд к деревне Фёдоровское[[2]](#footnote-2) от автодороги Москва — Санкт-Петербург» | асфальт | 0,805 | IV |

Таблица 2.9

Характеристика улично-дорожной сети в границах посёлка Тельмана

| Наименование объекта | Тип покрытия | Протяжённость, км | Категория |
| --- | --- | --- | --- |
| Подъезд к городу Колпино | асфальт | 1,245 | IV |
| Ладожский бульвар | асфальт | 0,510 | IV |
| ул. Октябрьская | асфальт | 0,530 | IV |
| ул. Онежская | гравий | 0,510 | IV |
| ул. Квартальная | гравий | 0,450 | IV |
| ул. Парковая | гравий | 0,620 | IV |
| ул. Невская | гравий | 0,290 | IV |
| ул. Колпинская | гравий | 0,760 | IV |
| ул. Луговая | гравий | 0,830 | IV |
| ул. Полевая | гравий | 0,910 | IV |
| ул. Центральная | гравий | 0,790 | IV |
| ул. Садовая | гравий | 0,820 | IV |
| ул. Железнодорожная | гравий | 0,830 | IV |
| ул. Зелёная | гравий | 1,0 | IV |
| ул. Красноборская | асфальт | 0,840 | IV |

Таблица 2.10

Характеристика улично-дорожной сети деревни Ям-Ижора

| Наименование объекта | Тип покрытия | Протяжённость, км | Категория |
| --- | --- | --- | --- |
| ул. Павловская | асфальт | 0,650 | IV |
| ул. Пушкинская | асфальт | 0,570 | IV |
| ул. Ленинградская | асфальт | 1,38 | IV |
| ул. Набережная | асфальт | 0,622 | IV |
| ул. Тельмана | асфальт | 0,615 | IV |
| ул. Ленинградская-2 | гравийное | 0,215 | V |

Согласно пункту 5 части 1 статьи 14 Федерального закона от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» к вопросам местного значения поселения относится дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населённых пунктов поселения и обеспечение безопасности дорожного движения на них, включая создание и обеспечение функционирования парковок (парковочных мест), осуществление муниципального контроля за сохранностью автомобильных дорог местного значения в границах населённых пунктов поселения, а также осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

### Интенсивность движения потоков транспортных средств

Отдельных замеров интенсивности движения потоков транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования местного значения на территории муниципального образования в границах населенного пункта – не проводилось.

Оценка интенсивности движения потоков транспортных средств в границах населенных пунктов приведена по экспертным оценкам и при этом составляет менее 100 ед./сут.

На остальных автомобильных дорогах поселения, за границами населенных пунктов, интенсивность движения потоков транспортных средств составляет менее 100 ед./сут.

Скорость движения на дорогах поселения составляет 60-40 км/час.

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

Уровень автомобилизации поселения оценивается как меньше средней (при уровне автомобилизации в Российской Федерации 270 единиц на 1000 человек), что обусловлено наличием автобусного сообщения с районным и областным центром.

Парк транспортных средств представлен легковыми автомобилями личного пользования, пассажирскими транспортными средствами, грузовой транспорт сельскохозяйственных предприятий и транзитный грузовой автотранспорт

Обеспеченность парковками (парковочными местами) оценивается как низкая, за счет отсутствия специализированных парковок (парковочных местам). Места для парковки как правило носят стихийный характер в общем случае без нарушений мест парковки согласно действующим правилам дорожного движения.

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

Разветвленная сеть автодорог обеспечивает развитую сеть пригородных автобусных маршрутов (более 10), обеспечивающих связи МО Тельмановское сельское поселение с различными районами города Санкт-Петербург (Московский, Пушкинский), населенными пунктами Тосненского муниципального района, а также некоторыми другими муниципальными районами Ленинградской области.

В МО Тельмановское СП отсутствует собственный пассажирский транспорт, население обслуживается пассажирским транспортом внутригородских муниципальных образований Санкт-Петербурга г. Пушкин, г. Колпино, который в том числе связывает населенные пункты поселения.

Общественный пассажирский транспорт представлен маршрутами автобусного сообщения и маршрутными такси, маршруты которых связывают:

п. Тельмана, п. Войскорово, д. Ям-Ижора с Московским районом г. Санкт-Петербурга и г. Колпино;

д. Ям-Ижора с г. Пушкин;

п. Тельмана с г. п. Красный Бор;

п. Тельмана с г. п. Фёдоровское (маршрут проходит через д. Ям-Ижора, п. Войскорово и д. Пионер);

п. Тельмана с д. Ям–Ижора и п. Войскорово.

Автобусные линии проходят по центральной улице п. Тельмана, по дороге на п. Войскорово, по дороге на г. Пушкин по Московскому шоссе.

На территории действуют следующие автобусные маршруты общественного пассажирского транспорта: № 367, № 392, № 540, № 544.

На территории действуют следующие маршруты коммерческого пассажирского транспорта (маршрутные такси): № 550, № 450, № 544, № 610, № 610А, № 681, № 684, № 201, № 366, № 366А.

## Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

На территории муниципального образования в настоящее время формируется скоординированная политика развития пешеходного и велосипедного движения.

Перемещение пешеходов происходит в основном по проезжим частям улиц, в отдельных случаях по пешеходным тротуарам в тех местах где они имеются в наличии. В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы нерегулируемые пешеходные переходы.

В большинстве случаев специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселения не предусмотрены.

Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями правил дорожного движения по дорогам общего пользования.

## Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств

Структуру грузовых перевозок автомобильным транспортом на территории поселения характеризуются в основном составляют грузовой транспорт сельскохозяйственных предприятий и транзитный грузовой автотранспорт.

Грузовые перевозки оказывают негативное влияние на состояние дорог улично-дорожной сети особенно при передвижении по ним крупнотоннажных автомобилей.

## Анализ уровня безопасности дорожного движения

Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из важных социально-экономических задач общегосударственного значения. Проблема аварийности, связанной с автомобильным транспортом, в последнее десятилетие 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.

Анализ динамики основных показателей аварийности свидетельствует о том, что уровень дорожно-транспортного травматизма остается достаточно высоким и имеет тенденцию к росту.

Основными факторами, определяющими причины высокого уровня аварийности и наличие тенденций к дальнейшему ухудшению ситуации, являются:

- постоянно возрастающая мобильность населения;

- уменьшение перевозок общественным транспортом и увеличение перевозок личным транспортом;

- нарастающая диспропорция между увеличением количества автомобилей и протяженностью улично-дорожной сети, не рассчитанной на современные транспортные потоки;

- массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны

участников дорожного движения, отсутствие должной моральной ответственности за последствия невыполнения требований ПДД;

- низкое качество подготовки водителей, приводящее к ошибкам в управлении транспортными средствами и оценке дорожной обстановки, низкая личная дисциплинированность, невнимательность и небрежность.

Обеспечение безопасности дорожного движения на уровне муниципального образования как правило решается за счет:

- сокращение дорожно-транспортного травматизма;

- усиление контроля за эксплуатационным состоянием автомобильных дорог, дорожных сооружений.

При этом в муниципальном образовании ограничиваются следующими первоочередными мероприятиями:

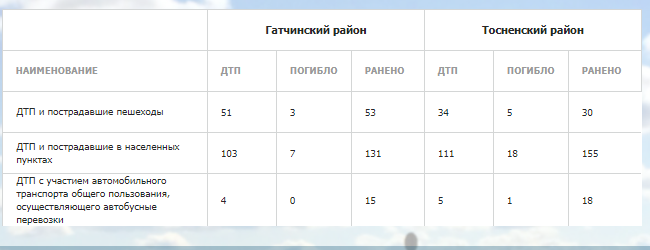
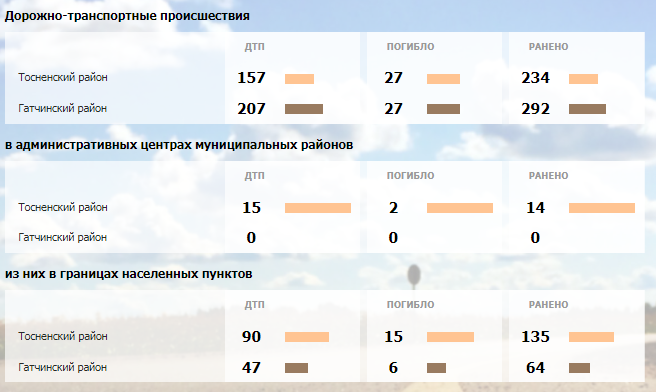
- установка, замена дорожных знаков;

- содержание дорог, ремонт проезжей части автодорог, ямочный ремонт и частичное асфальтирование дорог;

- выпиловка деревьев с участков дорог с опасными сочетаниями радиусов кривых в плане углов поворота.

Сведения о состоянии безопасности дорожного движения формируются ежегодно в соответствии с требованиями приказа Росстата от 21.01.2014 № 42 "Об утверждении статистического инструментария для организации Министерством внутренних дел Российской Федерации федерального статистического наблюдения за состоянием безопасности дорожного движения" (форма федерального статистического наблюдения № 1‑БДД «Сведения о состоянии безопасности дорожного движения»).

Ниже представлена сводная информация по муниципальному район в сравнении со смежным районом (информация получена с официального сайта Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации: <http://stat.gibdd.ru>).



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

Негативное воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения, вызываемые дорожными перевозками, может быть разделена на три основные группы: локальное, региональное и глобальное.

К локальному виду воздействия относятся:

Влияние на здоровье: вызывается угарным газом (СО), углеводородами, окислами азота, твердыми составляющими выбросов автотранспорта (включая углерод, сульфаты и свинец), а также вторичными фотохимическими токсинами.

Влияние на гигиенические условия: воздействие шума и вибрации от дорожного движения.

Разрушение конструкционных материалов транспортных средств и дорожных сооружений под действием серных и азотных составляющих выбросов автотранспорта, а также оксидов фотохимического происхождения.

Само существование дорожной сети оказывает негативное воздействие на окружающую среду, нарушая природный баланс.

Содержание автодорожной сети: использование солей и других химикатов при зимнем содержании, производство ремонтных работ, удаление растительности вдоль дорог для обеспечения видимости оказывают негативное воздействие на почву, грунтовые воды и растительность. Эти эффекты незамедлительно появляются в большинстве крупных городов вместе с развитием транспортной сети. Они наиболее ощутимы и поэтому лучше изучены.

К региональному виду воздействия относятся:

Подкисление (ацилирование) почв, происходящее под действием серных и азотных составляющих.

Насыщение воздуха азотом, вызываемое азотными составляющими.

Увеличение концентрации тропосферного (низкоуровневого) озона и влияние на растительность. Этот эффект вызывается действием вторичных токсинов, получающихся из углеводородов и окислов азота.

Разрушение конструкционных материалов под действием серных и азотных составляющих, а также оксидов фотохимического происхождения.

К глобальному виду воздействия относятся:

Парниковый эффект. Вызывается действием углекислого газа (СО2), метана (СН4), озона (О3), фреонов (CFC) и т.д. Истощение слоя стратосферного (высокоуровневого) озона. Вызывается действием фреонов (CFC), оксида азота (N2O).

Глобальные эффекты, особенно парниковый эффект, по расчетам экологов будут иметь долговременное развитие. Это значит, что даже когда вредное воздействие, вызывающее эти проблемы, будет под контролем, природные процессы, уже вовлеченные в глобальные изменения, будут продолжаться еще долгое время.

Негативное воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду можно подразделить на три группы:

- факторы транспортного потока, включающие в себя загрязнение воздуха, акустическое загрязнение, вибрацию;

- факторы автомагистрали, включающие в себя визуальное внедрение, эффект “разделения”, изменение землепользования и разрушение почв;

- конструкционные факторы, включающие в себя шум и загрязнение воздуха при строительстве дорожных объектов.

В настоящее время в распоряжении администрации поселения отсутствуют актуальные данные о загрязнении атмосферного воздуха, замеров и обследования шумового воздействия в связи с этим оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения выполнялась методом экспертного опроса.

По результатам оценки негативное воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду не превышает допустимые пределы, установленные действующим законодательством

При оценке учитывать следующиеосновные загрязняющие вещества и их источники негативное

Основные загрязняющие вещества и их источники

| Загрязняющее вещество | Основные источники | Стандарт ПДК |
| --- | --- | --- |
| Угарный газ СО | выхлопы автотранспорта, некоторые произв. процессы | 10 мг/м3 в течении.8 ч.  40 мг/м3 в течении 1 ч. |
| Оксид серы SO2 | тепловые и электростанции, использующие серосодержащие нефтяные продукты или уголь, производство серной кислоты | 80 мкг/м3 в течении года,  365 мкг/м3 в течении 24 ч. |
| Взвешенные твердые частицы | выхлопы автотранспорта, произв. процессы, сжигание мусора, тепловые и электростанции, реакция загрязняющих веществ в атмосфере | 75 мкг/м3 в течении года,  260 мкг/м3 в течении 24 ч. |
| Свинец Pb | выхлопы автотранспорта, плавильные печи, производство батареек | 1.5 мкг/м3 в течении 3 мес.  260 мкг/м3 в течении 24 ч. |
| Окислы азота NO, NO2 | выхлопы автотранспорта, тепловые и электростанции, производство азотной кислоты, взрывы, заводы удобрений | 100 мкг/м3 в год для NO2, |
| Фотохимические оксиды, озон О3, пероксиацетил нитрат, альдегиды | фотохимическая реакция окислов азота и углеводородов под действием солнечного света | 235 мкг/м3 в 1 час |
| Не метановые углеводороды - этан, этилен, пропан, бутан, пентан, ацетилен | выхлопы автотранспорта, произв. процессы, сжигание мусора, испарение растворителей, сжигание топлива | нет данных |
| Углекислый газ СО2 | Любые источники горения | Способен причинить вред здоровью при концентрации 4400 мг/м3 за 2-8 часов |

Снижение вредного воздействия всех видов транспорта на здоровье человека и окружающую среду достигается за счет перехода на применение транспортных средств, работающих на экологических видах топлива (компримированный газ, электроэнергия) и альтернативных источниках энергии, а также снижение энергоемкости транспортных средств. Для этого надзорными органами предполагается усиление контроля технического состояния эксплуатируемых транспортных средств по экологическим показателям, ограничения выбросов и утилизации отходов транспортных предприятий.

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

К перспективным объектам развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения можно отнести следующие объекты:

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование объектов | Описание разрешенного использования |
| Объекты гаражного назначения | Размещение отдельно стоящих и пристроенных гаражей, в том числе подземных, предназначенных для хранения личного автотранспорта граждан, с возможностью размещения автомобильных моек |
| Объекты обслуживания автотранспорта | Размещение постоянных или временных гаражей с несколькими стояночными местами, стоянок (парковок), гаражей, в том числе многоярусных |
| Объекты придорожного сервиса | Размещение автозаправочных станций (бензиновых, газовых);  размещение магазинов сопутствующей торговли, зданий для организации общественного питания в качестве объектов придорожного сервиса;  предоставление гостиничных услуг в качестве придорожного сервиса;  размещение автомобильных моек и прачечных для автомобильных принадлежностей, мастерских, предназначенных для ремонта и обслуживания автомобилей и прочих объектов придорожного сервиса |
| Объекты автомобильного транспорта | Размещение автомобильных дорог и технически связанных с ними сооружений;  размещение зданий и сооружений, предназначенных для обслуживания пассажиров, а также обеспечивающие работу транспортных средств, размещение объектов, предназначенных для размещения постов органов внутренних дел, ответственных за безопасность дорожного движения;  оборудование земельных участков для стоянок автомобильного транспорта, а также для размещения депо (устройства мест стоянок) автомобильного транспорта, осуществляющего перевозки людей по установленному маршруту |
| Объекты общего пользования | Размещение объектов улично-дорожной сети, автомобильных дорог и пешеходных тротуаров в границах населенных пунктов, пешеходных переходов, набережных, береговых полос водных объектов общего пользования, скверов, бульваров, площадей, проездов, малых архитектурных форм благоустройства |

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

На территории поселения приняты муниципальные правовые акты необходимые для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения.

На основании пункта 1 статьи 13 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 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Устава МО Тельмановское СП утверждён административный регламент по осуществлению муниципального контроля за обеспечением сохранности автомобильных дорог местного значения в границах МО Тельмановское СП (утверждено постановлением местной администрации МО Тельмановское СП от 18.04.2016 № 64 «Об утверждении административного регламента по осуществлению муниципального контроля за обеспечением сохранности автомобильных дорог местного значения в границах муниципального образования Тельмановское сельское поселение Тосненского муниципального района Ленинградской области»).

В соответствии с Федеральным законом от 27.07.2010 № 210 - ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг», Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», руководствуясь Уставом МО Тельмановское СП Тосненского муниципального района, в целях совершенствования работы по исполнению муниципальных функций разработано и утверждено Положение о муниципальном контроле за сохранностью автомобильных дорог местного значения в границах населённых пунктов муниципального образования Тельмановское сельское поселение Тосненского муниципального района Ленинградской области (утверждено постановлением местной администрации МО Тельмановское СП от 18.04.2016 № 62 «Об утверждении Положения «О муниципальном контроле за сохранностью автомобильных дорог местного значения в границах населённых пунктов муниципального образования Тельмановское сельское поселение Тосненского муниципального района Ленинградской области»).

Наличие нормативно-правовой базы оценивается как удовлетворительное.

## Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Финансирование транспортной инфраструктуры с точки зрения ее развития и с точки зрения ее содержания оценивается как удовлетворительное.

# Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения на основе социально-экономического и градостроительного развития поселения

## Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения

Информация о прогнозе социально-экономического и градостроительного развития поселения сформирована на основе утвержденных документов территориального планирования и документов стратегического планирования, к которым относятся:

генеральный план муниципального образования;

программа социально-экономического развития муниципального образования.

Прогнозируемое ускорение темпов жилищного строительства и роста численности населения обуславливает необходимость организации новых рабочих мест в сфере экономики МО Тельмановское СП в том числе и в производственной сфере. При этом следует отметить, что наиболее близко расположенные к МО Тельмановское СП промышленные зоны «Ижорские заводы» и «Шушары», находятся на грани исчерпания резервов развития при крайнем дефиците предложений новых участков.

Основой для расчета нового жилищного строительства являлась территория, отводимая для перспективного развития, с учетом ограничений ее параметров, обусловленных существующей ситуацией.

Необходимость нового жилищного строительства обусловлена наличием потенциальных рабочих мест (мест приложения труда) в связи размещением на территории муниципального образования Тельмановское сельское поселение инвестиционных площадок индустриальных парков, производств:

индустриальный парк «М10» «Тельмана»;

индустриальный парк «М10» «Пионер»;

индустриальный парк «М10» «Ям-Ижора».

Таблица 3.1

Планируемые объемы нового жилищного строительства

| Наименование | Современное состояние (2016 г.) | Первая очередь (2027 г.) | Расчетный срок  (2037 г.) |
| --- | --- | --- | --- |
| Численность постоянного населения, чел. | 14214 | 20884 | 29639 |
| Существующий жилищный фонд, тыс. м2 | 475,1 | 734,2 | 1122,9 |
| Средняя обеспеченность жильём, м2 общей площади квартир на 1 человека | 33,4 | 35,2 | 37,9 |
| Новое жилищное строительство, тыс. м2 |  | 259 | 648 |

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

В основе прогнозируемого транспортного спроса лежит прогнозируемая структура расселения, прогнозируемая социально-экономическая структура населения и прогнозируемое предложение транспортных услуг.

Транспортный спрос определяется показателями транспортной подвижности населения (средней, часовой, километровой). В отличие от транспортного предложения, которое довольно легко формализуется, понятно и может быть детально структурировано, понятие транспортного спроса и подвижности населения нуждается в более глубоком осмыслении.

С учетом полученной информации о прогнозе социально-экономического и градостроительного развития поселения сформирован прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения, который в ближайшие 10 лет останется в сложившихся транспортных корреспонденциях, с незначительной корректировкой и учетом нового жилищного и промышленного строительства.

Для обеспечения максимальной доступности территорий городского поселения и повышения качества транспортного обслуживания населения предусматривается развитие маршрутных сетей автобуса.

Проектная схема транспорта разрабатывается с учетом уже сложившейся сети общественного транспорта и намечаемого на расчетный срок развития территории и его улично-дорожной сети.

С целью повышения связности существующих и планируемых территорий предусматривается организация маршрутов, охватывающих территории соседних микрорайонов и обеспечивающих их сообщение с крупными общественно-деловыми центрами, промышленными зонами.

Общая протяженность линий автобусного сообщения к концу расчетного сорока возрастет с 30,0 до 50,0 км, а его плотность на застроенных территориях с 1,5 до 3,0 км/ кв. км, что соответствует действующим нормативам.

Параметры развития общественного пассажирского транспорта вытекают из определения ожидаемого спроса на перевозки, предполагаемого роста протяженности маршрутной сети и обеспечения приемлемых интервалов движения подвижного состава. В связи с отсутствием исходных данных по существующему объему работы городского пассажирского транспорта, перспективные показатели принимаются эмпирически в зависимости от площади города и прогнозируемой численности населения:

транспортная подвижность населения – 200 поездок в год на 1 человека;

средняя дальность поездки – 4,0 км.

Основные показатели работы пассажирского транспорта к концу расчетного срока:

объем транспортной работы – 5,0 млн. пассажиро-километров в год;

количество перевезенных пассажиров –2,0 млн. пасс. в год;

эксплуатационная скорость – 18 км/ч;

средняя вместимость ед. подвижного состава – 40 пассажиров;

среднесуточный коэффициент наполнения подвижного состава – 0,25;

коэффициент выпуска подвижного состава на линию – 0,8;

количество подвижного состава, ед.:

в движении – 25;

в инвентаре – 30;

среднесетевой интервал движения – 20 мин.

Подвижной состав автобусного парка требует модернизации: он должен отвечать требованиям безопасности, комфортности и экологичности, а также требованиям, соответствующим организации перевозки маломобильных групп населения: транспортные средства должны быть оснащены трапом для заезда инвалидной коляски, системой принудительного наклона кузова, салон должен иметь накопительную площадку для стоящих пассажиров или размещения инвалидной коляски.

Важным моментом в улучшении качества обслуживания пассажиров является обустройство остановочных пунктов. Требуется их комплексное благоустройство, оборудование указателями, определяющими место остановки различных типов транспортных средств и очередность посадки пассажиров, оснащение электронными информационными табло.

Перечисленные мероприятия позволят повысить качественные показатели обслуживания пассажиров, привлекательность общественного транспорта, снизить отрицательное воздействие транспорта на окружающую среду.

## Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта сформирован на основе материалов генерального плана, утвержденного постановлением Правительства Ленинградской области от 4 декабря 2017 года № 555.

### Автомобильный транспорт

Предложения по развитию автомобильных дорог и транспорта направлены на достижение следующих задач:

улучшение транспортных связей с Санкт-Петербургом и прилегающими районами Ленинградской области;

снижение негативного воздействия от транзитных транспортных потоков за счет строительства обходных направлений;

ликвидация на сети автомобильных дорог узких мест путем приведения транспортно-эксплуатационного состояния дорог в соответствие с требованиями нормативных документов;

обеспечение бесперебойного транспортного сообщения за счет замены железнодорожных переездов в одном уровне на путепроводы;

повышение уровня безопасности движения по автодорогам, в том числе путем совершенствования обустройства автомобильных дорог современными типами барьерных ограждений, пешеходными переходами в разных уровнях, улучшением освещения и разметки;

улучшение пассажирского связей на общественном пассажирском транспорте с Санкт-Петербургом и прилегающими районами.

Мероприятия в части автомобильных дорог федерального значения приняты в соответствии со Схемой территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного), автомобильных дорог федерального значения:

а) реконструкция автомобильной дороги общего пользования федерального значения М-10 «Россия»:

основные характеристики объекта федерального значения: реконструкция участка км 29+300 – км 674+150 протяженностью 635,2 км, категория IБ;

местоположение объекта федерального значения: по территории МО Тельмановское СП;

характеристики зон с особыми условиями использования территорий: придорожная полоса 75 м;

обоснование выбранного варианта размещения данных объектов на основе анализа использования этих территорий, возможных направлений их развития и прогнозируемых ограничений их использования: обоснования в схеме территориального планирования отсутствуют.

б) М-11 строительство скоростной автомобильной дороги Москва — Санкт-Петербург:

основные характеристики объекта федерального значения: завершение строительства скоростной платной автомобильной дороги протяженностью 669,1 км, категория IА с 4-10 полосами движения;

местоположение объекта федерального значения: по территории МО Тельмановское СП;

характеристики зон с особыми условиями использования территорий: придорожная полоса 75 м;

обоснование выбранного варианта размещения данных объектов на основе анализа использования этих территорий, возможных направлений их развития и прогнозируемых ограничений их использования: обоснования в схеме территориального планирования отсутствуют.

### Водный транспорт

На территории поселения отсутствует инфраструктура водного транспорта. Пассажирские перевозки и грузовые перевозки водным транспортом не осуществляются. Перспективы развития отсутствуют.

### Воздушный транспорт

На территории поселения отсутствует инфраструктура воздушного транспорта. Пассажирские перевозки и грузовые перевозки воздушным транспортом не осуществляются.

### Железнодорожный транспорт

На территории поселения имеется инфраструктура железнодорожного транспорта. Пассажирские перевозки и грузовые перевозки железнодорожным транспортом не осуществляются.

## Прогноз развития дорожной сети поселения

Проектные предложения по развитию улично-дорожной сети и транспорта базируются на решениях, заложенных генеральным планом, и основываются на соблюдении следующих концептуальных положений:

повышение связности существующих и новых планировочных районов городского поселения за счет формирования сети дублирующих и обходных направлений, позволяющих в том числе перераспределить транспортные потоки по улично-дорожной сети и вывести транзитный грузовой транспорт за пределы селитебных территорий;

оснащение пересечений и примыканий основных магистральных улиц и дорог необходимым количеством искусственных дорожных сооружений, призванных обеспечить надлежащую пропускную способность улично-дорожной сети и высокую скорость движения транспорта, ликвидировать заторы на конфликтных участках улично-дорожной сети и повысить безопасность движения;

развитие линий общественного транспорта;

формирование комфортной городской среды путем организации системы озелененных пешеходных и велосипедных направлений;

современное решение проблемы организации постоянного и временного хранения и обслуживания транспортных средств.

### Минимально допустимый уровень обеспеченности территории муниципального образования объектами местного значения поселения в области автомобильных дорог местного значения

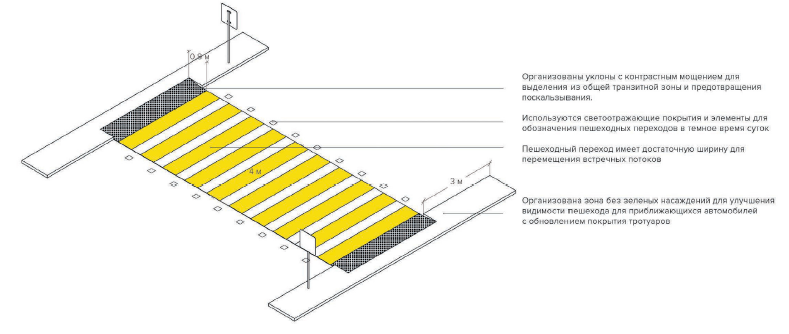
Нормативы градостроительного проектирования поселения, устанавливают совокупность расчетных показателей минимально допустимого уровня обеспеченности объектами местного значения поселения, относящимися к областям, указанным в пункте 1 части 5 статьи 23 Градостроительного кодекса Российской Федерации, в том числе и к автомобильным дорогам местного значения.

Для объектов в области автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов, относящихся к объектам местного значения поселения, устанавливаются следующие значения расчетных показателей минимально допустимого уровня обеспеченности населения поселения:

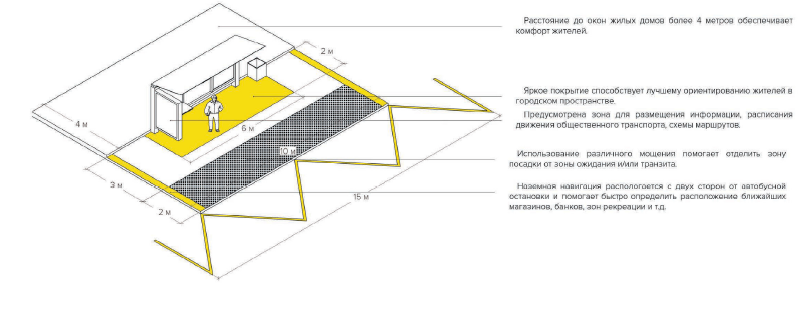
- автомобильные дороги улично-дорожной сети населенного пункта имеющие твердое покрытие: обеспеченность 85 % общей протяженности улично-дорожной сети на балансе поселения;

- муниципальная парковка (парковочные места): обеспеченность 85 % от нормативных значений;

- пешеходный переход (наземный, надземный, подземный): обеспеченность 100 % в целях соблюдения безопасности дорожного движения;



- автобусные остановки с элементами по ОСТ 218.1.002-2003: обеспеченность 100 % автобусных остановок в целях организации транспортного обслуживания населения;



### Максимально допустимый уровень территориальной доступности объектов в области автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов, относящихся к объектам местного значения поселения

Для объектов в области автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов, относящихся к объектам местного значения поселения, устанавливаются следующие значения расчетных показателей максимально допустимого уровня территориальной доступности таких объектов для населения поселения:

- автомобильные дороги улично-дорожной сети населенного пункта имеющие твердое покрытие: не более 100 м от объектов жилой застройки;

- парковка (парковочные места): пешеходно-транспортная доступность до 30 мин;

- пешеходный переход (наземный, надземный, подземный): согласно схеме размещения объектов обеспечения безопасности дорожного движения;

- автобусные остановки с элементами по ОСТ 218.1.002-2003: пешеходная доступность не более 30 мин.

## Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

На расчетный срок действия Программы по экспертным оценкам уровня автомобилизации в поселении может увеличиться с 350 до 440 автомобилей на 1000 жителей к 2037 году

Прогнозный уровень автомобилизации определен на основании материалов «Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года» с учетом особенностей МО Тельмановское сельское поселение.

В документах транспортной стратегии Российской Федерации приводится прогноз общей численности парка легковых автомобилей, который «увеличится с 29,4 млн. ед. в 2007 году до 36,5 млн. единиц в 2010 году, 43 млн. единиц в 2015 году, 47 млн. единиц в 2020 году и 52 млн. единиц в 2030 году».

Согласно материалам генерального плана, прогнозный уровень автомобилизации для МО Тельмановское сельское поселение можно определить путем сравнения с городами-аналогами, на примере Финляндии.

Современный уровень обеспеченности легковыми автомобилями жителей МО Тельмановское сельское поселение (300 ед./1000 жит.) был достигнут в Финляндии в 1980 году. К 2001 году, т.е. через 21 год, был достигнут уровень в 418 ед./1000 жит. По данным за 2007 г. уровень обеспеченности легковыми автомобилями по территории Финляндии меняется от 438 ед./1000 жит. в столичной области Ююсимяя (Uusimaa) (включающей Хельсинки, Эспоо и Вантаа) до 550 ед./1000 жит. в областях Pohjanmaa и Etela-Pohjanmaa. Максимальный уровень обеспеченности (624 ед./1000 жит.) достигнут на Аландских островах. Следует отметить, что обеспеченность легковыми автомобилями в областях с меньшей плотностью населения обычно выше, чем в областях с высокой плотностью населения.

Параметры дорожного движения будут сохранены: средняя скорость движения на дорогах поселения по-прежнему останется в пределах 50 км/час. На отдельных участках, за границами населенных пунктов, скорость движения автомобильного транспорта может составлять до 80-90 км/час.

## Прогноз показателей безопасности дорожного движения

В связи с возможным увеличением автомобилизации в поселении возникают риски снижения показателей безопасности дорожного движения, которые необходимо нивелировать за счет разработки комплексных мероприятий по организации дорожного движения, в том числе мероприятий по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков.

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

Негативное воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения с учетом прогноза транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения на основе социально-экономического и градостроительного развития поселения останется в пределах норм допустимых действующим законодательством.

# Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта

В ходе разработке Программы с учетом результатов моделирования функционирования транспортной инфраструктуры, оценки вариантов изменения транспортного спроса и установленных целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры были выделены три принципиальных варианта развития транспортной инфраструктуры:

Вариант №1 «Оптимистичный».

Основной сценарий: развитие происходит в полном соответствии с положениями генерального плана и требованиями технических регламентов с реализаций всех предложений по реконструкции и строительству объектов транспортной инфраструктуры. Финансирование осуществляется из бюджета поселения в размере 100 % необходимого для исполнения полномочий в дорожно-транспортной сфере.

Вариант №2 «Реалистичный».

Основной сценарий: развитие осуществляется на уровне необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения и доступности, сложившихся на территории поселения центров тяготения. Вариант предполагает реконструкцию существующей улично-дорожной сети и строительство отдельных участков дорог. Финансирование осуществляется в минимальном размере по основным направлениям развития транспортной инфраструктуры.

Вариант №3 «Пессимистичный».

Основной сценарий: обеспечение безопасности передвижения на уровне выполнения локальных ремонтно-восстановительных работ. Финансирование мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры фактически не осуществляется.

Сравнения целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры каждого варианта осуществлялись с базовыми показателями.

В качестве базовых показателей, были приняты показатели, характеризующие существующее состояние транспортной инфраструктуры (без учета реализации предлагаемых в рамках программы мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры). Значения базовых показателей приняты по результатам итогов опросов населения региона с применением IT –технологий, размещенных на Портале Правительства Ленинградской области, в разделе «Опросы населения с применением IT –технологий» (http://lenobl.ru/vote/2016), и представлены в таблице 4.1.

Таблица 4.1

Базовые показатели для сравнения целевых показателей (индикаторов) вариантов развития транспортной инфраструктуры по состоянию

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование базового показателя | Ед. изм. | Значение базового показателя |
| Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения (процентов). | % | 50 |
| Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании (процентов от числа опрошенных) | % | 80 |
| Удовлетворенность населения качеством автомобильных дорог в муниципальном образовании (процентов от числа опрошенных) | % | 25 |
| Количество дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий улично-дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения | шт. | 10 |
| Снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции) | % | 50 |

Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры представлена в таблице 4.2.

В рамках реализации данной Программы **принят второй вариант** развития транспортной инфраструктуры как наиболее вероятный в сложившейся ситуации.

Таблица 4.2

Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры

| Наименование показателя | Ед. изм. | Варианты развития | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Вариант № 1 | **Вариант № 2** | Вариант № 3 |
| Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения | % | 0 | **30** | 70 |
| Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании (процентов от числа опрошенных) | % | 100 | **80** | 0 |
| Удовлетворенность населения качеством автомобильных дорог в муниципальном образовании (процентов от числа опрошенных) | % | 100 | **50** | 0 |
| Количество дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий улично-дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения | шт. | 1 | **10** | 30 |
| Снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции) | % | 100 | **50** | 0 |

# Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов)

## Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта

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

Согласно статье 21 Федерального закона от 10.12.1995 N 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения" мероприятия по организации дорожного движения, включая создание и обеспечение функционирования парковок (парковочных мест) в границах населенных пунктов, осуществляются в целях повышения безопасности дорожного движения и пропускной способности дорог федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления, юридическими и физическими лицами, являющимися собственниками или иными владельцами автомобильных дорог. Разработка и проведение указанных мероприятий осуществляются в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации и нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации на основе проектов, схем и иной документации, утверждаемых в установленном порядке.

#### Мероприятия по организации дорожного движения

К комплексным мероприятиям по организации дорожного движения относится разработка проекта организации дорожного движения согласно приказу Минтранса России от 17.03.2015 N 43 "Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения" (Зарегистрировано в Минюсте России 17.06.2015 N 37685) (пункты 20, 21 раздела III Приказа):

1) на период эксплуатации дорог или их участков;

2) на период введения временных ограничений или прекращении движения транспортных средств и пешеходов по дорогам;

3) для маршрутов или участков маршрутов движения крупногабаритных транспортных средств.

Проект организации дорожного движения на период эксплуатации дорог или их участков разрабатывается в отношении сети дорог и (или) их участков на территории одного или нескольких муниципальных образований либо их частей, имеющих общую границу, с общей численностью населения до 10 тысяч жителей и (или) на период эксплуатации дорог или их участков на территории одного или нескольких муниципальных образований либо их частей, имеющих общую границу, по отдельным направлениям организации дорожного движения:

1) формирование сети дорог с односторонним движением;

2) размещение парковок (парковочных мест);

3) размещение информационно-указательных дорожных знаков индивидуального проектирования;

4) организация движения маршрутных транспортных средств, в том числе организация выделенных полос;

5) оптимизация режимов работы светофорных объектов;

6) внедрение автоматизированных систем управления дорожным движением;

7) иные направления организации дорожного движения.

Дополнительно следует учитывать, что на основании статьи 17 Федерального закона от 08.11.2007 N 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" содержание автомобильных дорог осуществляется в соответствии с требованиями технических регламентов в целях обеспечения сохранности автомобильных дорог, а также организации дорожного движения, в том числе посредством поддержания бесперебойного движения транспортных средств по автомобильным дорогам и безопасных условий такого движения, при этом классификация работ по содержанию автомобильных дорог устанавливается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере дорожного хозяйства. На основании приказа Минтранса России от 16.11.2012 N 402 (ред. от 25.11.2014) "Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог" (Зарегистрировано в Минюсте России 24.05.2013 N 28505) (пункт 9 Приказа) в прочие работы по содержанию входят разработка проектов содержания автомобильных дорог, организации дорожного движения, схем дислокации дорожных знаков и разметки, экспертиза проектов сметных расчетов стоимости работ по содержанию, соответственно мероприятия по организации дорожного движения, помимо разработки проектов организации дорожного движения, при необходимости могут быть дополнены следующими мероприятиями:

1) разработка проектов содержания автомобильных дорог;

2) разработка схем дислокации дорожных знаков и разметки;

3) проведение экспертизы проектов сметных расчетов стоимости работ по содержанию автомобильных дорог.

Мероприятия по организации дорожного движения принятые к реализации в настоящей Программе представлены в таблице 5.1.

Таблица 5.1

Мероприятия по организации дорожного движения принятые к реализации в настоящей Программе

| Наименование мероприятий | Наименование, месторасположение объекта | Достижение целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры |
| --- | --- | --- |
| Разработка проекта организации дорожного движения | Населенные пункты Тельмановского сельского поселения | Удовлетворенность населения качеством автомобильных дорог в муниципальном образовании.  Снижение количества дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий улично-дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения. |
| Разработка проектов содержания автомобильных дорог | Населенные пункты Тельмановского сельского поселения | Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения. Удовлетворенность населения качеством автомобильных дорог в муниципальном образовании.  Снижение количества дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий улично-дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения.  Снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции), со 100% в 2018 году до 10% в 2027 году. |
| Разработка схем дислокации дорожных знаков и разметки | Населенные пункты Тельмановского сельского поселения | Удовлетворенность населения качеством автомобильных дорог в муниципальном образовании.  Снижение количества дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий улично-дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения. |
| Проведение экспертизы проектов сметных расчетов стоимости работ по содержанию автомобильных дорог | Населенные пункты Тельмановского сельского поселения | Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения. Удовлетворенность населения качеством автомобильных дорог в муниципальном образовании.  Снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции), со 100% в 2018 году до 10% в 2027 году. |

#### Мероприятия, направленные на повышение безопасности движения в населенных пунктах

Основными мероприятиями, направленными на повышение безопасности движения в населенных пунктах, повышение допустимых скоростей движения и улучшение экологической обстановки населенных пунктов, через которые проходит автомобильная дорога, являются:

а) разделение путей движения автомобилей и пешеходов, устройство тротуаров вдоль линии застройки;

б) организация перехода дороги пешеходами в специально оборудованных местах;

в) разделение транзита и местного движения;

г) организация движения автомобилей в пределах населенного пункта - оборудование пересечений знаками, канализирование пересечений, введение светофорного регулирования, выделение улиц грузового и одностороннего движения;

д) оборудование автобусных остановок;

е) устройство мест стоянки для автомобилей в местах их сосредоточения;

ж) освещение дороги в пределах всего населенного пункта или на наиболее опасных участках;

з) мероприятия по «успокоению движения»,

Вид и количество проводимых мероприятий зависят от категории населенного пункта, численности населения в нем, его планировки, ширины улиц и интенсивности движения.

Дополнительными требованиям к основным мероприятиям, направленными на повышение безопасности движения в населенных пунктах, являются:

1. при устройстве пешеходных переходов через дорогу:

Планировка населенных пунктов и мероприятия по их благоустройству должны способствовать уменьшению числа переходов через дорогу.

В малых населенных пунктах следует устраивать достаточное количество колодцев и водозаборных колонок, размещая их симметрично с разных сторон дороги, чтобы предотвратить необходимость перехода за водой через дорогу. Расположение их в шахматном порядке недопустимо.

При размещении новых пунктов питания и торговли, медицинских и зрелищных учреждений, объектов дорожного сервиса следует располагать их на расстоянии не менее 20 м от дороги. Против ведущих к этим зданиям тротуаров необходимо оборудовать пешеходные переходы через дорогу.

В крупных населенных пунктах пешеходные переходы располагают не реже чем через 300 м. В населенных пунктах протяженностью до 0,5 км устраивают не более двух пешеходных переходов с интервалом 150 - 200 м. Места пешеходных переходов должны быть оборудованы и хорошо просматриваться на расстоянии не менее 150 м.

Во избежание неорганизованного движения пешеходов по проезжей части автомобильных дорог в пределах населенных пунктов на автомобильных дорогах I и II категорий необходима установка ограждения по краям тротуаров (на дорогах I категории - дополнительно сетки по оси разделительной полосы). Конструкция ограждения не должна стеснять движения автомобилей.

1. при устройстве автомобильных стоянок у дороги в населенных пунктах:

При прохождении автомобильной дороги через населенный пункт около общественных центров, административных и культурно-бытовых объектов, магазинов, столовых, достопримечательных мест должны предусматриваться автомобильные стоянки наземного, подземного или надземного типов.

Следует избегать в населенных пунктах устройства стояночных полос у кромки проезжей части дороги так же, как и разрешения стоянок на обочинах дороги.

Стоянки могут быть линейного типа, расположенные параллельно дороге за пределами проезжей части и отделенные от нее разделительной полосой или ограждениями, или в виде специальных площадок за пределами дороги.

Расстановка автомобилей на стоянках линейного типа - продольная, на площадках - различная, в зависимости от площади и требуемой емкости стоянки.

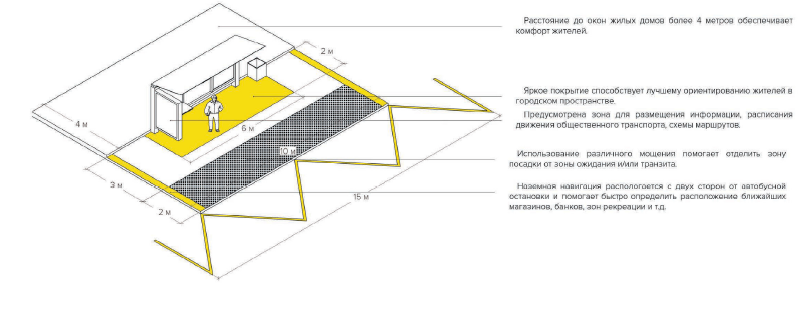
Стоянки следует размещать за пределами проезжей части дороги в непосредственной близости от объекта посещения на расстоянии не более 100 м.

В темное время суток на стоянках необходимо освещение.

Въезды и выезды с автомобильных стоянок не должны затруднять или задерживать движение автомобилей по дороге.

1. при размещении автобусных остановок:

Автобусные остановки в пределах населенных пунктов целесообразно располагать у общественных центров, административных и культурно-бытовых объектов, магазинов, столовых, отделений связи:



При протяженности населенного пункта до 1,2 км оборудуют одну автобусную остановку. В населенных пунктах большей протяженности при линейном расположении застройки автобусные остановки располагаются на расстоянии 500 - 600 м друг от друга.

1. при реализации мероприятий, направленных на «успокоение движения» в населенных пунктах:

Целями устройства зон «успокоенного движения» являются:

а) улучшение условий движения:

- повышение безопасности дорожного движения;

- улучшение организации движения;

- создание условий для остановки и стоянки транспортных средств;

б) улучшение условий проживания в прилегающей жилой зоне:

- уменьшение шума и загазованности;

- увеличение свободных, благоустроенных и озелененных площадей;

- улучшение эстетического оформления дорог;

в) улучшение условий работы торговых и других предприятий:

- создание возможностей для остановки с целью погрузо-разгрузочных работ;

- приближение мест остановки и стоянки автомобилей к служебным зданиям.

Рекомендуемые места для проведения мероприятий по созданию зон «успокоенного движения»:

- улицы районного и местного значения, проходящие по населенным пунктам с близкой к дороге застройкой;

- боковые и местные проезды в зоне магистралей;

- участки дорог и улиц местного значения, проходящие в зонах культурно-просветительных центров, детских и молодежных учебно-воспитательных учреждений, больниц, поликлиник, санаториев и т.п.

Основной целью мероприятий по «успокоению движения» является существенное снижение скоростей движения, они включают в себя:

- планировочные решения, направленные на изменение геометрии проезжей части (сужение проезжей части; изменение геометрии проезжей части с размещением мест для стоянки и озеленением; изменение конфигурации пересечений и примыканий);

- изменение типа дорожного покрытия в зонах пешеходных переходов и пересечений;

- применение активных средств воздействия на скорости движения транспортных средств - искусственных неровностей.

1. при устройстве освещения автомобильных дорог улично-дорожной сети населенных пунктов:

Для обеспечения безопасности движения автомобилей и пешеходов в темное время суток на автомобильных дорогах устраивают электрическое освещение. При проектировании осветительных установок следует соблюдать следующие требования:

- освещение следует предусматривать в первую очередь на наиболее опасных участках автомобильных дорог, где возникают частые конфликты между участниками дорожного движения;

- опоры светильников должны гармонично сочетаться с архитектурным ансамблем дороги и не создавать осложнения при эксплуатации дороги;

- при выборе типа и способа размещения осветительных участков требуется обеспечивать необходимый уровень освещения в соответствии с нормами: среднюю яркость проезжей части и среднюю освещенность тротуаров; равномерность распределения яркости; показатель ослепленности;

- следует выделять и подчеркивать расположение опасных зон (пересечений и примыканий дорог, мест сужений проезжей части, пешеходных переходов) за счет изменения цветности источников света, размещения опор и светильников, повышения яркости проезжей части в опасной зоне.

Освещение автомобильных дорог в пределах сельских поселений следует проектировать по СНиП 23-05-95.

В сельских поселениях осветительные установки должны быть установлены на автомобильных дорогах в границах застроек и за их пределами на расстояние не менее 100 м от этих границ.

Отношение минимальной яркости покрытий к среднему значению должно быть не менее 0,35 при норме средней яркости более 0,6 кд/м2 и не менее 0,25 при норме средней яркости 0,6 кд/м2 и ниже.

Мероприятия, направленные на повышение безопасности движения в населенных пунктах, принятые к реализации в настоящей Программе представлены в таблице 5.2.

Таблица 5.2

Мероприятия, направленные на повышение безопасности движения в населенных пунктах, принятые к реализации в настоящей Программе

| Наименование мероприятий | Наименование, месторасположение объекта | Достижение целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры |
| --- | --- | --- |
| Разделение путей движения автомобилей и пешеходов, устройство тротуаров вдоль линии застройки | п. Тельмана, д. Ям-Ижора | Снижение количества дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий улично-дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения.  Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании. |
| Организация перехода дороги пешеходами в специально оборудованных местах | Населенные пункты Тельмановского сельского поселения | Снижение количества дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий улично-дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения.  Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании. |
| Разделение транзита и местного движения | п. Тельмана, д. Ям-Ижора | Снижение количества дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий улично-дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения.  Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании. |
| Организация движения автомобилей в пределах населенного пункта - оборудование пересечений знаками, канализирование пересечений, введение светофорного регулирования, выделение улиц грузового и одностороннего движения | п. Тельмана | Снижение количества дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий улично-дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения.  Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании. |
| Оборудование автобусных остановок | Населенные пункты Тельмановского сельского поселения | Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании. |
| Устройство мест стоянки для автомобилей в местах их сосредоточения | п. Тельмана, п. Войскорово | Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании. |
| Освещение дороги в пределах всего населенного пункта или на наиболее опасных участках | Населенные пункты Тельмановского сельского поселения | Снижение количества дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий улично-дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения. |
| Реализация мероприятий по «успокоению движения» | Населенные пункты Тельмановского сельского поселения | Удовлетворенность населения качеством автомобильных дорог в муниципальном образовании.  Снижение количества дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий улично-дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения. |

Очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов) представлена в Приложении 2 к Программе.

### Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем

Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем в период реализации Программы не предусматриваются.

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

Основными мероприятиями по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения являются:

1. снижение выбросов и шума путем снижения количества ускорений автомобилей при движении в транспортном потоке;
2. внедрение схем одностороннего движения;
3. оптимизация размещения временных автомобильных стоянок;
4. совершенствование организации движения (оптимизация скоростных режимов, «зеленая волна», улучшение светофорного регулирования);
5. введение бестранспортных зон;
6. формирование искусственных экосистем (зеленых насаждений) на придорожных территориях;
7. экранирование автомобильных магистралей и мест большого скопления автомобилей естественными или искусственными экранами;
8. применение планировочных мероприятий, включающих регулирование плотности застройки, использование эффективных схем застройки, эффективного благоустройства и озеленения, увеличение площадей парков и скверов, рационального функционального зонирования территории.

Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения, принятые к реализации в настоящей Программе представлены в таблице 5.3.

Таблица 5.3

Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения, принятые к реализации в настоящей Программе

| Наименование мероприятий | Наименование, месторасположение объекта | Достижение целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры |
| --- | --- | --- |
| Снижение выбросов и шума путем снижения количества ускорений автомобилей при движении в транспортном потоке | В границах МО Тельмановское сельское поселение | Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании. |
| Внедрение схем одностороннего движения | В границах МО Тельмановское сельское поселение | Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании. |
| Оптимизация размещения временных автомобильных стоянок | В границах МО Тельмановское сельское поселение | Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании. |
| Совершенствование организации движения (оптимизация скоростных режимов, «зеленая волна», улучшение светофорного регулирования) | В границах МО Тельмановское сельское поселение | Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании. |
| Введение бестранспортных зон | В границах МО Тельмановское сельское поселение | Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании. |
| Формирование искусственных экосистем (зеленых насаждений) на придорожных территориях | В границах МО Тельмановское сельское поселение | Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании. |
| Экранирование автомобильных магистралей и мест большого скопления автомобилей естественными или искусственными экранами | В границах МО Тельмановское сельское поселение | Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании. |
| Применение планировочных мероприятий, включающих регулирование плотности застройки, использование эффективных схем застройки, эффективного благоустройства и озеленения, увеличение площадей парков и скверов, рационального функционального зонирования территории | В границах МО Тельмановское сельское поселение | Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании. |

Очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов) представлена в Приложении 2 к Программе.

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

Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности в период реализации Программы представлены в таблице 5.4.

Таблица 5.4

Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения, принятые к реализации в настоящей Программе

| Наименование мероприятий | Наименование, месторасположение объекта | Достижение целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры |
| --- | --- | --- |
| Проведение опросов населения по удовлетворенности транспортным комплексом, оценка населения качеством предоставляемых услуг транспортным комплексом, уровнем развития транспортной инфраструктуры | В границах МО Тельмановское сельское поселение | Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании. |

Реализация мероприятий обеспечивает достижение следующих целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры:

1. Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании.
2. Снижение количества дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий улично-дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения.

Очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов) представлена в Приложении 2 к Программе.

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

Мероприятия по развитию автомобильного транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов в период реализации Программы:

Таблица 5.5

Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов, принятые к реализации в настоящей Программе

| Вид объекта, наименование объекта | Характеристика объекта | | Местоположение  объекта |
| --- | --- | --- | --- |
| Единица измерения | Показатель |
| линии автобуса (развитие существующих и организация новых маршрутов) по направлениям | км | 28,0 (в том числе планируемые линии – 20,0) | Планируемые линии автобуса: п. Тельмана- Колпино \_Санкт-Петербург |

Реализация мероприятий обеспечивает достижение следующих целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры:

1. Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании.
2. Снижение количества дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий улично-дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения.

Очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов) представлена в Приложении 2 к Программе.

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

Основным мероприятием по развитию инфраструктуры для легкового транспорта, включая развитие единого парковочного пространства, в рамках настоящей Программы, является создание парковочных мест.

Парковки (парковочные места) в границах населенных пунктов создаются и используются в порядке, установленном Федеральным законом от 8 ноября 2007 года N 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".

Местными нормативами градостроительного проектирования могут быть установлены расчетные показатели минимально допустимого уровня обеспеченности парковками населения поселения и расчетные показатели максимально допустимого уровня территориальной доступности таких объектов для населения поселения.

Обеспеченность населения легковым индивидуальным автотранспортом к концу расчетного срока принимается с учетом требований Региональных нормативов градостроительного проектирования Ленинградской области в размере 440 легковых авт. на 1000 жителей. Соответственно, парк индивидуальных легковых автомобилей к концу расчетного срока возрастет с 4,62 тыс. ед. до 13,1 тыс.

Согласно действующим нормативам на селитебных территориях и на прилегающих к ним производственно-складских территориях следует размещать гаражи и открытые стоянки для постоянного хранения из расчета не менее 90 % от количества легковых автомобилей, принадлежащих жителям, то есть 11,8 тыс. ед.

Принята следующая концепция размещения и строительства новых объектов постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей:

сохранение части существующих крупных массивов гаражей боксового типа при соответствующем благоустройстве занимаемых гаражными массивами территорий;

сооружение многоярусных гаражей в зонах реконструкции и нового жилищного строительства;

сооружение встроенных, пристроенных, подземных и полуподземных гаражей при проектировании и возведении новых, реконструкции существующих объектов жилой и общественной застройки;

организация платных открытых охраняемых стоянок постоянного хранения;

организация постоянного хранения автомобилей, принадлежащих населению, проживающему в зонах застройки индивидуальными и малоэтажными жилыми домами, на придомовых участках;

создание муниципальных парковок.

Конкретное размещение гостевых стоянок (временного хранения) у объектов промышленного, административного, культурно-бытового и прочего назначения также выходит за рамки задач генерального плана и производится на стадии разработки проектов планировки территории или в составе специализированных проектов.

Реализация мероприятий обеспечивает достижение следующих целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры:

1. Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании.
2. Снижение количества дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий улично-дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения.

Очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов) представлена в Приложении 2 к Программе.

## Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения предусматривают создание комфортной городской среды для пешеходного и велосипедного движения и подразумевает формирование системы пешеходных направлений и зон, велодорожек, обеспечивающей максимальное разделение с автотранспортными потоками.

### Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения

На территории муниципального образования в настоящее время разрабатывается скоординированная политика развития пешеходного и велосипедного движения.

Перемещение пешеходов происходит в основном по проезжим частям улиц, в отдельных случаях по пешеходным тротуарам.

В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы нерегулируемые пешеходные переходы.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселения не предусмотрены.

Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями правил дорожного движения по дорогам общего пользования.

Таблица 5.6

Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения, принятые к реализации в настоящей Программе

| Наименование мероприятий | Наименование, месторасположение объекта |
| --- | --- |
| Устройство тротуаров и пешеходных дорожек, пешеходных переходов, устройство пешеходных ограждений или посадка кустарника, отделяющего пешеходов от проезжей части | п. Тельмана, д. Ям-Ижора:  в части формирования комфортной городской среды для пешеходов предусматривается:  создание сети пешеходных дорожек и соответствующим освещением и велодорожек для транзитного движения;  строительство внеуличных пешеходных переходов |

Тротуары планируется устраивать в соответствии с требованиями нормативных документов на планировку и застройку сельских поселений.

В условиях сильно пересеченной местности при высоких насыпях или глубоких выемках пешеходные дорожки могут быть размещены на откосах на присыпных бермах на расстоянии от кромки проезжей части не ближе 2,5 м.

Пешеходные тротуары планируется располагать с двух сторон дороги, а при односторонней застройке - с одной стороны.

Количество полос движения пешеходов на тротуаре и пешеходной дорожке зависит от интенсивности пешеходного движения. На тротуаре количество полос движения должно быть не менее 2. При суммарной (в двух направлениях) интенсивности пешеходного движения в часы пик более 1000 чел./ч количество полос движения на тротуаре должно быть не менее 3.

В населенных пунктах вдоль тротуара рекомендуется устраивать пешеходные ограждения или посадку кустарника, отделяющего пешеходов от проезжей части. Кустарник не должен ограничивать боковую видимость.

Реализация мероприятий обеспечивает достижение следующих целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры:

1. Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании.
2. Снижение количества дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий улично-дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения.

Очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов) представлена в Приложении 2 к Программе.

### Мероприятия по развитию инфраструктуры велосипедного передвижения

Основными мероприятиями по развитию инфраструктуры велосипедного передвижения является устройство специальных дорожек для велосипедного движения за пределами проезжей части совмещенных с пешеходным движением.

В населенных пунктах следует разделять велосипедное и автомобильное движение. С учетом того, что выделение полосы движения для велосипедистов на проезжей части неэффективно, целесообразно для велосипедного движения устраивать специальные дорожки за пределами проезжей части.

Велосипедные дорожки следует располагать на отдельном земляном полотне, у подошвы насыпей и за пределами откосов выемок или на специально устраиваемых бермах. На подходах к искусственным сооружениям допускается устройство велосипедных дорожек на обочине с отделением их от проезжей части барьерами или разделительными полосами.

Ширина разделительной полосы между автомобильной дорогой и параллельной или свободно трассируемой велосипедной дорожкой должна быть не менее 1,5 м. В стесненных условиях допускается разделительная полоса шириной 1,0 м, возвышающаяся над проезжей частью не менее чем на 0,15 м, с окаймлением бортовым камнем.

Велосипедные дорожки должны иметь твердое покрытие из асфальтового бетона или каменных материалов.

Мероприятия по развитию инфраструктуры велосипедного передвижения, принятые к реализации в настоящей Программе представлены в таблице 5.7.

Таблица 5.7

Мероприятия по развитию инфраструктуры велосипедного передвижения, принятые к реализации в настоящей Программе

| Вид объекта, наименование объекта | Характеристика объекта | | Местоположение  объекта |
| --- | --- | --- | --- |
| Единица измерения | Показатель |
| Велосипедная  дорожка | км | 1,5 | п. Тельмана, вдоль магистральных улиц новой жилой застройки |

Реализация мероприятий обеспечивает достижение следующих целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры:

1. Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании.
2. Снижение количества дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий улично-дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения.

Очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов) представлена в Приложении 2 к Программе.

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

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

## Мероприятия по развитию сети дорог поселения в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов

К мероприятиям по развитию сети дорог поселения, в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов, в рамках реализации настоящей Программы, относятся следующие:

1. Мероприятия по проектированию объектов транспортной инфраструктуры в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов и искусственных сооружений на них:

проектирование строительства улично-дородной сети территорий новой жилой застройки п. Тельмана;

проектирование строительства мостов через реку Ижора в населенных пунктах п. Тельмана, п. Войскорово.

Протяженность магистральной улично-дорожной сети возрастет с 14,8 до 27,6 км. Плотность магистральной сети на застроенных территориях увеличиться с 2,6 км/ кв. км до 3,3 км/ кв. км, что соответствует действующим нормативам.

Мероприятия по проектированию в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов, принятые к реализации в настоящей Программе представлены в таблице 5.8.

Реализация мероприятий обеспечивает достижение целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры:

1. Снижение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения.
2. Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании.
3. Удовлетворенность населения качеством автомобильных дорог в муниципальном образовании.
4. Снижение количества дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий улично-дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения.
5. Снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции), со 50 % в 2018 году до 10 % в 2027 году.

Таблица 5.8

Мероприятия по проектированию в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов, принятые к реализации в настоящей Программе

| Наименование мероприятий | Наименование, месторасположение объекта |
| --- | --- |
| Разработка проектно-сметной документации на строительство (реконструкцию) улично-дорожной сети поселения в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов | п. Тельмана, п. Войскорово |

Мероприятия по строительству в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов, принятые к реализации в настоящей Программе представлены в таблице 5.9.

Реализация мероприятий обеспечивает достижение целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры:

1. Снижение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения.
2. Удовлетворенность населения организацией транспортного обслуживания в муниципальном образовании.
3. Удовлетворенность населения качеством автомобильных дорог в муниципальном образовании.
4. Снижение количества дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий улично-дорожной сети населенных пунктов, находящихся на балансе поселения.
5. Снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции), со 50 % в 2018 году до 10 % в 2027 году.

Таблица 5.9

Мероприятия по строительству в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов, принятые к реализации в настоящей Программе

| Вид объекта, наименование объекта | Характеристика объекта | | Местоположение  объекта |
| --- | --- | --- | --- |
| Единица измерения | Планируемый  показатель |
| **Улично-дорожная сеть** | | | |
| Улицы и дороги местного значения | км | 16,0 | территории новой жилой застройки |
| **Искусственные дорожные сооружения** | | | |
| Мост автодорожный | единица | 1 | п. Тельмана, через р. Ижора |
| Мост автодорожный | единица | 1 | п. Войскорово, через р. Ижора |

Очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов) представлена в Приложении 2 к Программе.

# Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, которые предусмотрены программами, планами, инвестиционными программами, договорами

## Мероприятия, предусмотренные государственными и муниципальными программами

На период разработки проекта Программы в муниципальном образовании отсутствуют действующие государственные и муниципальные программы по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, в связи с чем отсутствуют мероприятия по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры необходимые к учету в Программе.

## Мероприятия, предусмотренные стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования

На период разработки проекта Программы Стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования не предусмотрены мероприятия по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, в связи с чем, в Программе, такие мероприятия не учитываются.

## Мероприятия, предусмотренные планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования

На период разработки проекта Программы мероприятия по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, предусмотренные планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, - отсутствуют, в связи с чем, в Программе, такие мероприятия не учитываются.

## Мероприятия, предусмотренные инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта

На период разработки проекта Программы мероприятия по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, предусмотренные инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта, - отсутствуют, в связи с чем, в Программе, такие мероприятия не учитываются.

## Мероприятия, предусмотренные договорами о комплексном освоении территорий или о развитии застроенных территорий

На период разработки проекта Программы на территории муниципального образования отсутствуют заключенные договоры о комплексном освоении территорий или о развитии застроенных территорий, в связи с чем отсутствуют мероприятия по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры необходимые к учету в Программе.

# Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры включает укрупненную оценку необходимых инвестиций с разбивкой по видам транспорта и дорожному хозяйству, целям и задачам программы, источникам финансирования, включая средства бюджетов всех уровней, внебюджетные средства (далее - укрупненная оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов).

Укрупненная оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) учитывает, что Программа разработана в отношении автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Для других видов транспорта, при необходимости, разрабатываются отдельные программы с соответствующими оценками объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов).

Укрупненная оценка объемов финансирования мероприятий выполнена на основании Приложения № 8 к приказу Министерства строительства и жилищно- коммунального хозяйства Российской Федерации от 28 августа 2014 г. № 506/пр "О внесении в федеральный реестр сметных нормативов, подлежащих применению при определении сметной стоимости объектов капитального строительства, строительство которых финансируется с привлечением средств федерального бюджета, укрупненных сметных нормативов цены строительства для объектов непроизводственного назначения и инженерной инфраструктуры" (НЦС 81-02-08-2014, часть 8 Автомобильные дороги).

Государственные укрупненные нормативы цены строительства (далее – НЦС), приведенные в сборнике НЦС 81-02-08-2014, предназначены для планирования инвестиций (капитальных вложений), оценки эффективности использования средств, направляемых на капитальные вложения, и подготовки технико-экономических показателей в задании на проектирование автомобильных дорог, строительство которых финансируется с привлечением средств федерального бюджета.

Укрупненные нормативы представляют собой объем денежных средств, необходимый и достаточный для возведения автомобильных дорог, рассчитанный на установленную единицу измерения (1 км, 100 м2, 1 место).

В приложении 1 к Программе представлена укрупненная оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры (далее - укрупненная оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) с учетом сборника НЦС 81-02-08-2014.

# Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

## Оценка социально-экономической эффективности мероприятий

Оценка социально-экономической эффективности Программы необходима для обозначения соотношения социальных результатов/эффектов и стоимости затраченных ресурсов.

В настоящее время на федеральном уровне отсутствуют единые методологические подходы к оценке социально-экономической эффективности государственных и муниципальных программ.

Под социально-экономической эффективностью социально-значимых программ понимается соотношение стоимости социальных результатов/эффектов, в том числе допускающих возможность измерения в стоимостных показателях, и стоимости затрат на осуществление данных инициатив.

С учетом принятием в Программе показателей социально-экономических результатов/эффектов Программы которые невозможно измерить в стоимостных показателях эффективность реализации Программы определяется через степень достижения запланированных результатов.

Учёт социально-экономического эффекта, полученного в результате выполнения программы, необходим для измерения реальной эффективности оказанных услуг — как социальной, так и социально-экономической.

В настоящей Программе термин «социально-экономическая эффективность» понимается как степень достижения запланированных результатов Программы, т.е. как «эффективность деятельности по реализации программы».

Степень достижения запланированных результатов предполагается оценивать посредством сопоставления фактически достигнутых значений индикаторов с их плановыми значениями.

Оценка эффективности реализации программы определяется по формуле:



где:

E — показатель социально-экономической эффективности реализации про-

граммы;

Dпл — оценка достижения запланированных значений показателей;

Pбс — оценка полноты использования выделенных на реализацию программы средств.

Оценка социально-экономической эффективности мероприятий осуществляется ежегодно путем формирования отчета о достижении показателей эффективности в срок до 15 января года, следующего за отчетным.

Максимальное ожидаемое значение эффективности реализации программы равно 1.

Заказчик Программы с учетом выделяемых на реализацию программы финансовых средств ежегодно уточняет целевые показатели и затраты по программным мероприятиям.

В случае несоответствия результатов выполнения Программы целям и задачам, а также невыполнения показателей результативности, утвержденной Программой, Заказчик готовит предложения о корректировке сроков реализации Программы и перечня программных мероприятий, путем внесения изменений в Программу.

## Оценка соответствия нормативам градостроительного проектирования

Предлагаемый к реализации вариант развития транспортной инфраструктуры соответствует региональным нормативам градостроительного проектирования в части минимально допустимого уровня обеспеченности объектами транспортной инфраструктуры населения поселения и максимально допустимого уровня территориальной доступности таких объектов для населения поселения.

# Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории поселения

Для обеспечения возможности реализации предлагаемых в составе программы мероприятий (инвестиционных проектов) не требуется внесение дополнительных предложений по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории поселения.

# Приложение 1

к Программе комплексного развития объектов

транспортной инфраструктуры местного значения

муниципального образования Тельмановское сельское поселение

Тосненского муниципального района Ленинградской области

на 2018-2027 годы

**Укрупненная оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

| **№ п/п** | **Мероприятие** | **Наименование, расположение объекта** | **Технические параметры** | **Объем** | **Стоимость выполнения мероприятия, тыс. руб.** | **Финансовые потребности на реализацию мероприятий, тыс. руб.** | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **2023-2027** |
| **1.** | **Проектирование объектов транспортной инфраструктуры, предлагаемых для реализации в период действия Программы** | | | | | | | | | | |
| **1.1.** | Разработка проекта организации дорожного движения | п. Тельмана, д. Пионер, д. Ям-Ижора, п. Войскорово | по проекту | 1 к-т | **500,0** |  |  | 500,0 |  |  |  |
| **1.2.** | Разработка проектов содержания автомобильных дорог | п. Тельмана, д. Пионер, д. Ям-Ижора, п. Войскорово | по проекту | ежегодно | **5000,0** | 500,0 | 500,0 | 500,0 | 500,0 | 500,0 | 2500,0 |
| **1.3.** | Разработка (актуализация) схем дислокации дорожных знаков и разметки | п. Тельмана, д. Пионер, д. Ям-Ижора, п. Войскорово | по проекту | ежегодно | **2000,0** | 200,0 | 200,0 | 200,0 | 200,0 | 200,0 | 1000,0 |
| **1.4.** | Проведение опросов населения по удовлетворенности транспортным комплексом | п. Тельмана, д. Пионер, д. Ям-Ижора, п. Войскорово | по техническому заданию | ежегодно | **3000,0** | 300,0 | 300,0 | 300,0 | 300,0 | 300,0 | 1500,0 |
| **1.5.** | Разработка проектно-сметной документации на реализацию мер снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения (ед.) | п. Тельмана, д. Пионер, д. Ям-Ижора, п. Войскорово | по проекту | 2,0 | **5000,0** |  |  | 2500,0 |  |  | 2500,0 |
| **1.6.** | Разработка проектно-сметной документации на строительство муниципальных парковок (ед.) | п. Тельмана | на 25 маш/мест | 2,0 | **1000,0** |  |  | 500,0 |  | 500,0 |  |
| **1.7.** | Разработка проектно-сметной документации на строительство тротуаров и пешеходных дорожек, устройство пешеходных ограждений, в том числе велодорожек (100 м2) | п. Тельмана, д. Ям-Ижора | ширина 1,0-1,5 м. | 61,5 |  |  | 2500,0 | 5000,0 |  |  |  |
| **1.8.** | Разработка проектно-сметной документации на строительство (реконструкцию) улично-дорожной сети поселения в отношении автомобильных дорог местного значения (км) | п. Тельмана | дорога IV категории | 12,8 | **15600,0** |  | 7100,0 | 1400,0 | 7100,0 |  |  |
| **1.9.** | Разработка проектно-сметной документации на строительство искусственных сооружений | п. Тельмана, п. Войскорово | по проекту | 2,0 | **15000,0** |  | 6000,0 | 9000,0 |  |  |  |
| **ИТОГО по разделу** | | |  |  | **47100,0** | **1000,0** | **16600,0** | **19900,0** | **8100,0** | **1500,0** | **7500,0** |
| **В том числе по источникам** | | **Федеральный бюджет** |  |  | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** |
| **Бюджет Ленинградской области** |  |  | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** |
| **Бюджет поселения** |  |  | **54600,0** | **1000,0** | **16600,0** | **19900,0** | **8100,0** | **1500,0** | **7500,0** |
| **Внебюджетные средства** |  |  | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** |
| **2.** | **Строительство объектов транспортной инфраструктуры, предлагаемых для реализации в период действия Программы** | | | | | | | | | | |
| **2.1.** | Устройство тротуаров и пешеходных дорожек (из искусственной тротуарной плитки), устройство пешеходных ограждений (100 м2) | В границах МО Тельмановское сельское поселение | по проекту | 61,5 | **15190,5** |  |  | 15190,5 |  |  |  |
| **2.2.** | Устройство дорожек для велосипедного движения за пределами проезжей части (из асфальтобетона) (100 м2) | В границах МО Тельмановское сельское поселение | по проекту | 61,5 |  |  |  |  | 3807,2 |  | 3807,2 |
| **2.3.** | Организация перехода дороги пешеходами в специально оборудованных местах (ед.) | В границах МО Тельмановское сельское поселение | по проекту | 10,0 | **3000,0** | 300,0 | 300,0 | 300,0 | 300,0 | 300,0 | 1500,0 |
| **2.4.** | Оборудование автобусных остановок (шт.) | В границах МО Тельмановское сельское поселение | по проекту | 10,0 | **3750,0** |  | 1750,0 | 2000,0 |  |  |  |
| **2.5.** | Устройство мест стоянки для автомобилей в местах их сосредоточения (парковки) (машиномест) | В границах МО Тельмановское сельское поселение | по проекту | 30,0 | **2413,8** |  |  | 2413,8 |  |  |  |
| **2.6.** | Освещение дороги в пределах всего населенного пункта или на наиболее опасных участках (км) | В границах МО Тельмановское сельское поселение | по проекту | 2,0 | **5200,0** |  |  | 2600,0 |  |  | 2600,0 |
| **2.7.** | Реализация мероприятий по «успокоению движения» | В границах МО Тельмановское сельское поселение | по проекту | 5,0 | **4000,0** |  | 2000,0 | 2000,0 |  |  |  |
| **2.8.** | Реализация мер снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения (ед.) | В границах МО Тельмановское сельское поселение | по проекту | 1,0 | **6500,0** |  |  |  | 3000,0 |  | 3500,0 |
| **2.9.** | Создание муниципальных парковок на 25 машино-мест для легковых автомобилей в населенном пункте (шт.) | В границах МО Тельмановское сельское поселение | на 25 маш/мест | 2,0 | **2011,5** |  |  | 1005,8 |  | 1005,8 |  |
| **2.10.** | Строительство улично-дорожной сети (км) | В границах МО Тельмановское сельское поселение | дорога IV категории | 12,8 | **364800,0** |  | 182400,0 |  | 182400,0 |  |  |
| **2.11.** | Строительство искусственных дорожных сооружений (шт.) | В границах МО Тельмановское сельское поселение | объект | 2,0 | **750000,0** |  |  | 150000,0 | 150000,0 | 150000,0 | 300000,0 |
|  | **ИТОГО по разделу** | |  |  | **1156865,8** | **300,0** | **186450,0** | **175510,1** | **339507,2** | **151305,8** | **311407,2** |
|  | **В том числе по источникам** | **Федеральный бюджет** |  |  | **0,0** |  |  |  |  |  |  |
|  | **Бюджет Ленинградской области** |  |  | **1048032,1** | **270,0** | **167805,0** | **157959,0** | **305556,4** | **136175,2** | **280266,4** |
|  | **Бюджет поселения** |  |  | **116448,0** | **30,0** | **18645,0** | **17551,0** | **33950,7** | **15130,6** | **31140,7** |
|  | **Внебюджетные средства** |  |  | **0,0** |  |  |  |  |  |  |
| **3.** | **Реконструкция объектов транспортной инфраструктуры, предлагаемых для реализации в период действия Программы** | | | | | | | | | | |
| **3.1.** | Разделение транзита и местного движения (ед.) | В границах МО Тельмановское сельское поселение | по проекту | 1,0 | **350000,0** |  |  |  | 50000,0 | 50000,0 | 250000,0 |
| **3.2.** | Организация движения автомобилей в пределах населенного пункта - оборудование пересечений знаками, канализирование пересечений, введение светофорного регулирования, выделение улиц грузового и одностороннего движения (ед.) | В границах МО Тельмановское сельское поселение | по проекту | 1,0 | **51500,0** | 300,0 | 300,0 | 300,0 | 300,0 | 300,0 | 50000,0 |
| **3.3.** | Реконструкция улично-дорожной сети поселения в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов (км) | п. Тельмана | дорога IV категории | 1,5 | **41445,9** |  | 41445,9 |  |  |  |  |
| **3.4.** | Капитальный ремонт улично-дорожной сети поселения в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов (км) | п. Тельмана | дорога IV категории | 2,0 | **55261,2** |  |  | 55261,2 |  |  |  |
| **ИТОГО по разделу** | | | | | **498207,0** | **300,0** | **41745,9** | **55561,2** | **50300,0** | **50300,0** | **300000,0** |
|  | **В том числе по источникам** | **Федеральный бюджет** |  |  | **0,0** |  |  |  |  |  |  |
| **Бюджет Ленинградской области** |  |  | **448386,3** | **270,0** | **37571,3** | **50005,0** | **45270,0** | **45270,0** | **270000,0** |
| **Бюджет поселения** |  |  | **49820,7** | **30,0** | **4174,6** | **5556,1** | **5030,0** | **5030,0** | **30000,0** |
| **Внебюджетные средства** |  |  | **0,0** |  |  |  |  |  |  |
| **ВСЕГО** | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **В том числе по источникам** | **Федеральный бюджет** |  |  | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** |
| **Бюджет Ленинградской области** |  |  | **1496418,4** | **540,0** | **205376,3** | **207964,1** | **350826,4** | **181445,2** | **550266,4** |
| **Бюджет поселения** |  |  | **220868,7** | **1060,0** | **39419,6** | **43007,1** | **47080,7** | **21660,6** | **68640,7** |
| **Внебюджетные средства** |  |  | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** |
| **ВСЕГО по Программе** | | | | | **1717287,1** | **1600,0** | **244795,9** | **250971,2** | **397907,2** | **203105,8** | **618907,2** |

# Приложение 2

к Программе комплексного развития

объектов транспортной инфраструктуры местного значения

муниципального образования Тельмановское сельское поселение

Тосненского муниципального района Ленинградской области на 2018-2027 годы

**Очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

| **№ п/п** | **Мероприятие** | **Наименование, расположение объекта** | **Технические параметры** | **Объем** | **Реализации мероприятий по годам** | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **2023-2027** |
| **1.** | **Проектирование объектов транспортной инфраструктуры, предлагаемых для реализации в период действия Программы** | | | | | | | | | |
| **1.1.** | Разработка проекта организации дорожного движения | п. Тельмана, д. Пионер, д. Ям-Ижора, п. Войскорово | по проекту | 1 к-т |  |  | П |  |  |  |
| **1.2.** | Разработка проектов содержания автомобильных дорог | п. Тельмана, д. Пионер, д. Ям-Ижора, п. Войскорово | по проекту | ежегодно | П | П | П | П | П | П |
| **1.3.** | Разработка (актуализация) схем дислокации дорожных знаков и разметки | п. Тельмана, д. Пионер, д. Ям-Ижора, п. Войскорово | по проекту | ежегодно | П | П | П | П | П | П |
| **1.4.** | Проведение опросов населения по удовлетворенности транспортным комплексом | п. Тельмана, д. Пионер, д. Ям-Ижора, п. Войскорово | по техническому заданию | ежегодно | П | П | П | П | П | П |
| **1.5.** | Разработка проектно-сметной документации на реализацию мер снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения (ед.) | п. Тельмана, д. Пионер, д. Ям-Ижора, п. Войскорово | по проекту | 2,0 |  |  | ПСД |  |  | ПСД |
| **1.6.** | Разработка проектно-сметной документации на строительство муниципальных парковок (ед.) | п. Тельмана | на 25 маш/мест | 2,0 |  |  | ПСД |  | ПСД |  |
| **1.7.** | Разработка проектно-сметной документации на строительство тротуаров и пешеходных дорожек, устройство пешеходных ограждений, в том числе велодорожек (100 м2) | п. Тельмана, д. Ям-Ижора | ширина 1,0-1,5 м. | 61,5 |  |  | ПСД |  |  |  |
| **1.8.** | Разработка проектно-сметной документации на строительство (реконструкцию) улично-дорожной сети поселения в отношении автомобильных дорог местного значения (км) | п. Тельмана | дорога IV категории | 12,8 |  | ПСД |  | ПСД |  |  |
| **1.9.** | Разработка проектно-сметной документации на строительство искусственных сооружений | п. Тельмана, п. Войскорово | по проекту | 2,0 |  |  | ПСД |  |  |  |
| **2.** | **Строительство объектов транспортной инфраструктуры, предлагаемых для реализации в период действия Программы** | | | | | | | | | |
| **2.1.** | Устройство тротуаров и пешеходных дорожек (из искусственной тротуарной плитки), устройство пешеходных ограждений (100 м2) | В границах МО Тельмановское сельское поселение | по проекту | 61,5 |  |  | СМР |  |  |  |
| **2.2.** | Устройство дорожек для велосипедного движения за пределами проезжей части (из асфальтобетона) (100 м2) | В границах МО Тельмановское сельское поселение | по проекту | 61,5 |  |  |  | СМР |  | СМР |
| **2.3.** | Организация перехода дороги пешеходами в специально оборудованных местах (ед.) | В границах МО Тельмановское сельское поселение | по проекту | 10,0 | СМР | СМР | СМР | СМР | СМР | СМР |
| **2.4.** | Оборудование автобусных остановок (шт.) | В границах МО Тельмановское сельское поселение | по проекту | 10,0 |  | СМР | СМР |  |  |  |
| **2.5.** | Устройство мест стоянки для автомобилей в местах их сосредоточения (парковки) (машиномест) | В границах МО Тельмановское сельское поселение | по проекту | 30,0 |  |  | СМР |  |  |  |
| **2.6.** | Освещение дороги в пределах всего населенного пункта или на наиболее опасных участках (км) | В границах МО Тельмановское сельское поселение | по проекту | 2,0 |  |  | СМР |  |  | СМР |
| **2.7.** | Реализация мероприятий по «успокоению движения» | В границах МО Тельмановское сельское поселение | по проекту | 5,0 |  | СМР | СМР |  |  |  |
| **2.8.** | Реализация мер снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения (ед.) | В границах МО Тельмановское сельское поселение | по проекту | 1,0 |  |  |  | СМР |  | СМР |
| **2.9.** | Создание муниципальных парковок на 25 машино-мест для легковых автомобилей в населенном пункте (шт.) | В границах МО Тельмановское сельское поселение | на 25 маш/мест | 2,0 |  |  | СМР |  | СМР |  |
| **2.10.** | Строительство улично-дорожной сети (км) | В границах МО Тельмановское сельское поселение | дорога IV категории | 12,8 |  | СМР |  | СМР |  |  |
| **2.11.** | Строительство искусственных дорожных сооружений (шт.) | В границах МО Тельмановское сельское поселение | объект | 2,0 |  |  | СМР | СМР | СМР | СМР |
| **3.** | **Реконструкция объектов транспортной инфраструктуры, предлагаемых для реализации в период действия Программы** | | | | | | | | | |
| **3.1.** | Разделение транзита и местного движения (ед.) | В границах МО Тельмановское сельское поселение | по проекту | 1,0 |  |  |  | СМР | СМР | СМР |
| **3.2.** | Организация движения автомобилей в пределах населенного пункта - оборудование пересечений знаками, канализирование пересечений, введение светофорного регулирования, выделение улиц грузового и одностороннего движения (ед.) | В границах МО Тельмановское сельское поселение | по проекту | 1,0 | СМР | СМР | СМР | СМР | СМР | СМР |
| **3.3.** | Реконструкция улично-дорожной сети поселения в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов (км) | п. Тельмана | дорога IV категории | 1,5 |  | СМР |  |  |  |  |
| **3.4.** | Капитальный ремонт улично-дорожной сети поселения в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов (км) | п. Тельмана | дорога IV категории | 2,0 |  |  |  |  |  |  |

1. В отмеченной записи искажено наименование населенного пункта Фёдоровское (правильное наименование городской посёлок Фёдоровское). Данное наименование дороги принято согласно постановлению Правительства Ленинградской области от 27.11.2007 № 294 «Об утверждении перечня автомобильных дорог общего пользования регионального значения». Наименование населенного пункта Фёдоровское применяется в нём с нарушением Федерального закона «О наименованиях географических объектов» [↑](#footnote-ref-1)
2. В отмеченной записи искажено наименование населенного пункта Фёдоровское (правильное наименование городской посёлок Фёдоровское). Данное наименование дороги принято согласно постановлению Правительства Ленинградской области от 27.11.2007 № 294 «Об утверждении перечня автомобильных дорог общего пользования регионального значения». Наименование населенного пункта Фёдоровское применяется в нём с нарушением Федерального закона «О наименованиях географических объектов» [↑](#footnote-ref-2)