



**ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«НАУЧНО-ПРОМЫШЛЕННАЯ ГРУППА
«ЭНЕРГИЯ ПРАЙМ»**

197110, Российская Федерация, г. Санкт-Петербург, Морской пр., д. 23, лит. А, пом. 12-Н

ИНН: 7813242640 **КПП:** 781301001 **ОГРН:** 1167847078596 **ОКПО:** 34374806



**ПРОГРАММА
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ БОРСКОЕ СЕЛЬСКОЕ
ПОСЕЛЕНИЕ БОКСИТОГОРСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА
ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ
НА ПЕРИОД 2017-2021 ГОДЫ И НА ПЕРСПЕКТИВУ ДО 2035 ГОДА**

Разработчик:

Генеральный директор
ООО «НПГ «ЭНЕРГИЯ ПРАЙМ»



г. Санкт-Петербург,
2017 год

Оглавление

1. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ	4
2. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	7
2.1. Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации.....	7
2.2. Социально-экономическая характеристика поселения, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта.....	9
2.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	12
2.4. Характеристика сети дорог поселения, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог.....	14
2.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами)	18
2.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования.....	18
2.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения	19
2.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб.....	19
2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения.....	20
2.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения.....	21
2.11. Характеристика существующих условий и перспективы развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения	22
2.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения.....	23
2.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры	25
3. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ	26
3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения	26
3.2. Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения.....	35
3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	35
3.4. Прогноз развития дорожной сети поселения	36
3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения	37
3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.....	38
3.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения	38
4. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПО ЦЕЛЕВЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ	40

5. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) И ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ.....	44
5.1. Общая Программа инвестиционных проектов.....	45
5.2. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта	50
5.3. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования и созданию транспортно-пересадочных узлов	51
5.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства	52
5.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.....	53
5.6. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб.....	55
5.7. Мероприятия по развитию сети дорог поселения.....	56
5.8. Мероприятия по разработке технической документации	59
5.9. Финансовые потребности для реализации мероприятий Программы.....	60
6. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	61
7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОННЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	64
8. УПРАВЛЕНИЕ И КОНТРОЛЬ НАД ХОДОМ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ.....	67
8.1. Ответственные за реализацию Программы.....	67
8.2. План график работ по реализации Программы.....	68
8.3. Порядок предоставления отчетности по выполнению Программы	68
8.4. Порядок и сроки корректировки Программы	70
Приложение. Письмо от МРЭО ГИБДД №13 ГУ МВД России по СПб и ЛО.....	71

1. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

Наименование Программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Борское сельское поселение Бокситогорского муниципального района Ленинградской области на период 2017-2021 годы и на перспективу до 2035 года (далее Программа).
Основание для разработки Программы	▪ «Градостроительный кодекс Российской Федерации» от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 03.07.2016) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2016); ▪ Устав муниципального образования Борское сельское поселение Бокситогорского муниципального района Ленинградской области; ▪ Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».
Заказчик Программы	Администрация муниципального образования Борское сельское поселение Бокситогорского муниципального района Ленинградской области
Разработчик Программы	ООО «Научно-Промышленная Группа «ЭНЕРГИЯ-ПРАЙМ» Юридический адрес: 197110, Российская Федерация, г. Санкт-Петербург, Морской пр., д. 23, лит. А, пом. 12-Н Контакты: 8 (950) 224-00-50, ENERGIYA-PRIME@yandex.ru 8 (953) 378-37-17, Xpert.2012@yandex.ru
Цели и задачи Программы	Программа должна обеспечивать: ▪ безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности), на территории поселения; ▪ доступность 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; ▪ условия для управления транспортным спросом; ▪ создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности; ▪ создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам; ▪ условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

	■ эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.
Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры	■ снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции), с 90% в 2017 году до 10% в 2035 году; ■ индекс нового строительства к 2035 году на уровне 7,73% - планируется строительство улиц местного значения на площадках нового малоэтажного строительства; ■ прирост протяженности дорог на 5,7 км к 2035 году – планируется строительство улиц местного значения на площадках нового малоэтажного строительства.
Укрупненное описание запланированных мероприятий	■ Разработка проектно-сметной документации; ■ Строительство дорог; ■ Приобретение материалов и ремонт дорог.
Сроки и этапы реализации Программы	Программа разрабатывается на срок не менее 10 лет и не более чем на срок действия генерального плана поселения. Сроки реализации Программы: 2017-2035 годы, в том числе по этапам реализации: 1 этап: 2017 – 2021 годы; 2 этап: 2022 – 2026 годы; 3 этап: 2027 – 2031 годы; 4 этап: 2032 – 2035 годы.
Объемы и источники финансирования Программы	Общий объем финансирования программных мероприятий за период 2017-2035 гг. составляет 53 023, 855 тыс. руб., в том числе: – 2017 год – 10 006 860 рублей; – 2018 год – 5 212 500 рублей; – 2019 год – 2 558 000 рублей; – 2020 год – 511 250 рублей; – 2021 год – 100 000 рублей; – С 2022 по 2026 годы – 21 600 000 рублей; – С 2027 по 2031 годы – 12 435 250 рублей; – С 2032 по 2035 годы – 600 000 рублей. К источникам финансирования программных мероприятий относятся: ■ бюджет Ленинградской области; ■ бюджет муниципального образования Борское сельское поселение; ■ прочие источники финансирования. Объемы финансирования по проектам Программы носят прогнозный характер и подлежат ежегодному уточнению, исходя из возможностей бюджетов различных уровней и степени реализации мероприятий.
Ожидаемые результаты реализации Программы	К концу реализации Программы: ■ повышение качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории поселения; ■ увеличение уровня доступности объектов транспортной

	инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения; ▪ повышение надежности системы транспортной инфраструктуры поселения.
--	--

2. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

2.1. Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

Борское сельское поселение расположено в Бокситогорском муниципальном районе Ленинградской области. Оно граничит с Бокситогорским городским, Большедворским и Самойловским сельскими поселениями Бокситогорского муниципального района, Мелегежским сельским поселением Тихвинского муниципального района, а также с Грузинским сельским поселением Любытинского муниципального района Новгородской областью.

В состав Борского сельского поселения входят 32 населенных пункта. Административным центром Борского сельского поселения является д. Бор. Вторым по значимости для Борского сельского поселения населенным пунктом в настоящее время может считаться поселок Сельхозтехника и третьим - д. Мозолёво-1.

На территории Борского сельского поселения проживает 3405 человек (согласно данным Администрации на 01.01.2016 года).

На территории поселения находятся следующие населенные пункты:

Болото, деревня;	Золотово, деревня;	Паньково, деревня;
Большой Остров, деревня;	Зубакино, деревня;	Пареево, деревня;
Бор, деревня;	Колбеки, деревня;	Половное, деревня;
Бороватое, деревня;	Ларьян, поселок;	Пустая Глина, деревня;
Бочево, деревня;	Максимова Гора, деревня;	Рудная Горка, деревня;
Гостихино, деревня;	Межуречье, деревня;	Савино, деревня;
Дмитрово, деревня;	Мозолёво-1, деревня;	Селище, деревня;
Дорогощи, деревня;	Мозолёво-2, деревня;	Селище, деревня;
Дороховая, деревня;	Мошня, деревня;	Сельхозтехника, поселок;
Жилоток, деревня;	Носово, деревня;	Славково, деревня.
Заполье, деревня;	Овинец, деревня;	

Площадь территории Борского сельского поселения 70162,0 га. Большая часть территории занята лесным фондом. По территории сельского поселения проходят автодороги Н3 Дыми – Бор – Колбеки – Бочево и Н7 Пикалёво - Струги – Колбеки, благодаря которым населенные пункты Борского сельского поселения связываются с соседним Бокситогорским городским поселением и далее по федеральной автодороге А-114 Вологда – Новая Ладога с ближайшими городскими населенными пунктами – городом Тихвин и городом Пикалёво, а также с административным центром муниципального района городом Бокситогорск. Основным видом производственной деятельности на территории сельского поселения является заготовка и переработка древесины, успешно развивается рыбохозяйственная деятельность, есть предпосылки для развития туризма и агротуризма.

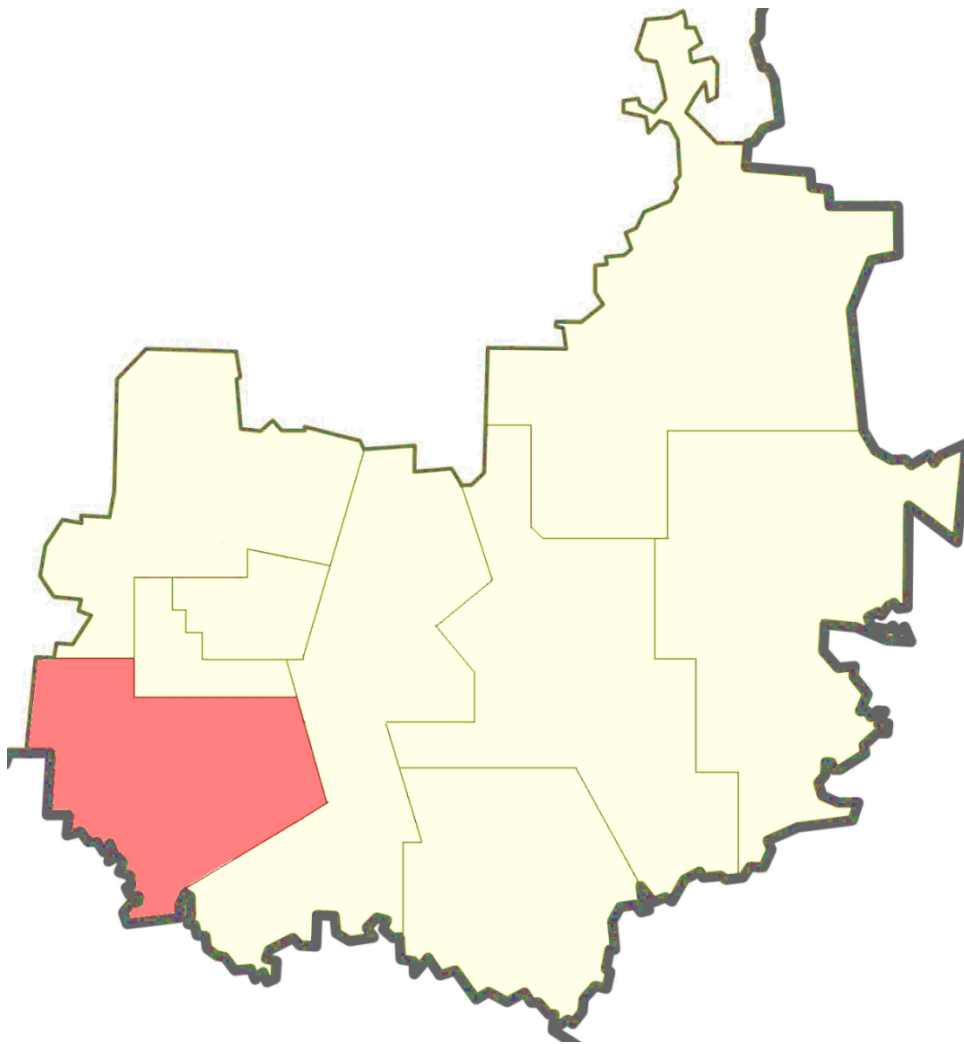


Рисунок 2.1 – Территориальное расположение МО Борское сельское поселение

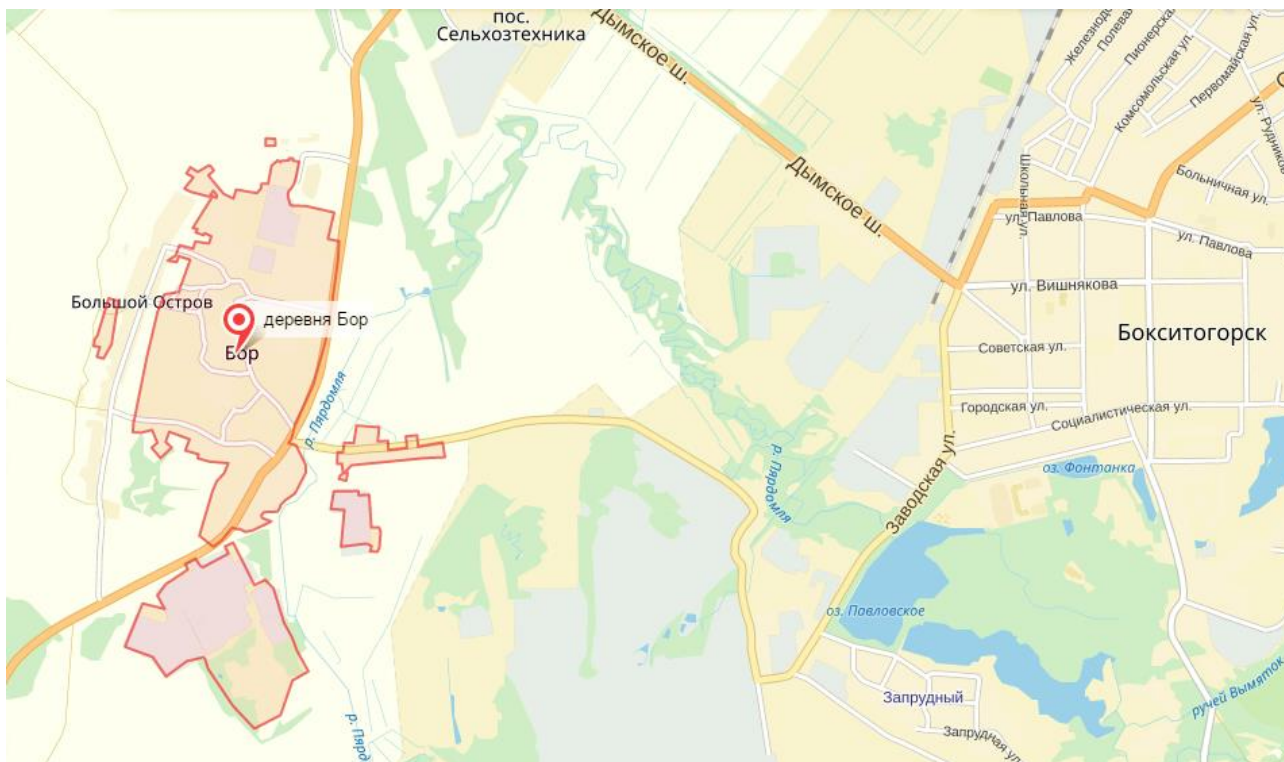


Рисунок 2.2 – Расположение административного центра – д. Бор

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

Демографическая ситуация

Таблица 2.1

Динамика численности населения по годам

Год	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Численность населения	3285	3421	3261	3248	3217	3217	3259	3405	3349

Изменение численности населения

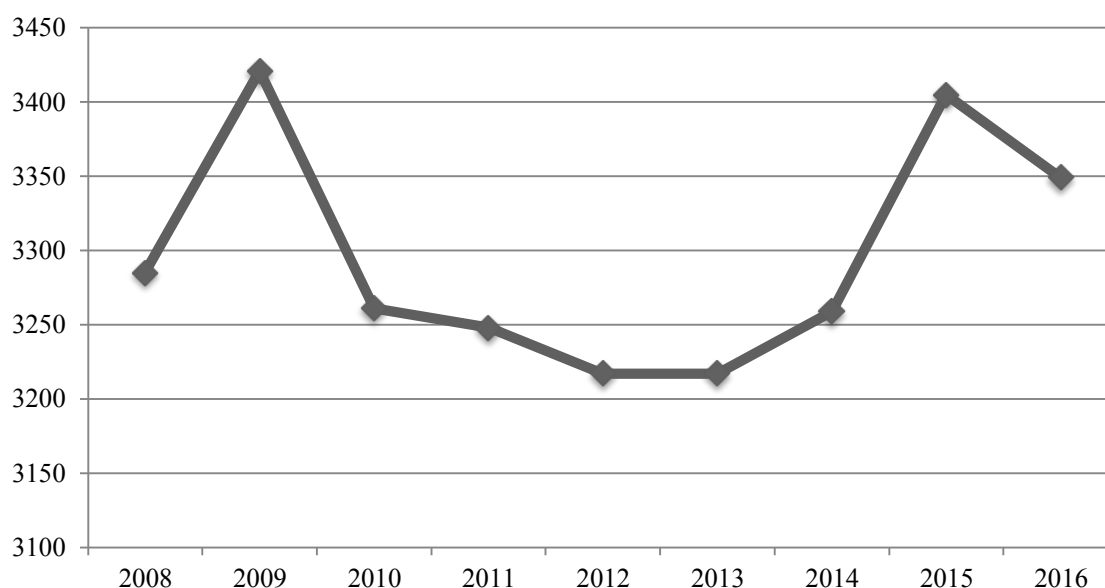


Рисунок 2.3— Изменение численности населения за период 2008-2016 годы

В летнее время за счет сезонных мигрантов из городов Бокситогорск и Пикалёво, а также, в меньшей степени, из городов Санкт-Петербург и Тихвин (отдыхающие и дачники) численность населения значительно увеличивается. Так же существует проблема неполного учета в официальных статистических данных граждан, проживающих на территории муниципального образования, но прописанных за его пределами. В связи со спецификой производственной деятельности на территории сельского поселения могут находиться лица, занятые на лесозаготовках и не зарегистрированные в качестве постоянных жителей.

За 2016 год рождаемость уменьшилась, родилось на 3 ребенка меньше, чем в прошлом году. За этот период смертность увеличилась на 3 человека, миграция населения не изменилась.

Численность такого населения колеблется в соответствии с сезонной и погодовой интенсивностью лесозаготовительной деятельности.

Социальная инфраструктура

В настоящее время в Борском сельском поселении сеть учреждений обслуживания представлена многими видами культурно-бытовых объектов, но уровень обеспеченности ими жителей муниципального образования различен.

Таблица 2.2

**Перечень учреждений и объектов обслуживания на территории
Борского сельского поселения**

Наименование учреждения	Адрес	Единица измерения	Вместимость	
			Проект ируемая	Фактич еская
Учреждения образования				
МКДОУ «Борский детский сад общеразвивающего вида с приоритетным осуществлением деятельности по физическому развитию детей»	д. Бор, д. 39	число мест	80	71
МБОУ «Борская средняя общеобразовательная школа»	д. Бор, д. 40	число мест	400	154
МБОУ «Борская средняя общеобразовательная школа»	д. Мозолёво-1, д. 41 (второе здание)	число мест	45	35
Государственное казённое специальное (коррекционное) образовательное учреждение Ленинградской области для обучающихся, воспитанников с ограниченными возможностями здоровья «Ларьянская специальная (коррекционная) общеобразовательная школа-интернат»	п. Ларьян, ул. Торфяников, д. 11г	число мест	115	95
Учреждения здравоохранения				
Фельшерско-акушерский пункт	д. Бор, д. 21, квартира 1,2	число посещений в смену	50	50
Фельдшерско-акушерский пункт	д. Мозолёво-1, д. 10, квартира 31	число посещений в смену	50	50
Учреждения культуры				
МБУ «Борский культурный центр» (Борский дом культуры)	д. Бор, д. 38	число мест	150	
МБУ «Борский культурный центр» (Мозолёвский дом культуры)	д. Мозолёво-1, д. 22	число мест	125	
Подростковый клуб «Родник»	д. Бор, д. 28	число мест	102	
МБУ «Борский культурный центр» (Борская сельская библиотека)	д. Бор, д. 44	тыс. экз.	14,8	
МБУ «Борский культурный центр» (Мозолёвская сельская библиотека)	д. Мозолёво-1, д. 22	тыс. экз.	13,9	
МБУ «Борский культурный центр» (Библиотека в пос. СХТ)	п. Сельхозтехника, д.3	тыс. экз.	4,7	
Спортивные сооружения и объекты рекреации				

Наименование учреждения	Адрес	Единица измерения	Вместимость	
			Проект ируемая	Фактич еская
Спортивный зал	д. Бор, д. 40	кв. м	162	
Спортивная площадка		кв. м	412	
Спортивный зал	д. Бор, д. 47	кв. м	269	
Спортивная площадка		кв. м	3000	
Спортивный зал	п. Ларьян, ул. Торфяников, д. 11г	кв. м	126	
Спортивный зал	д. Мозолёво-1, д. 41	кв. м	162	
Предприятия торговли, общественного питания, коммунально-бытового обслуживания				
Кафе ИП Солонкина Е.Н.	д. Бор	число мест	60	

Борское сельское поселение имеет в наличии все основные необходимые объекты обслуживания населения: учреждения образования, здравоохранения и культуры, спортивные сооружения, магазины, объекты общественного питания.

Деревня Бор является центром обслуживания населения сельского поселения, здесь представлен наиболее полный перечень учреждений и объектов обслуживания.

Обеспеченность жителей Борского сельского поселения школами, учреждениями здравоохранения, библиотеками и объектами розничной торговли соответствует нормативам или превышает нормативный уровень.

Недостаточно высок уровень обеспеченности дошкольными учреждениями, домами культуры, общедоступными спортивными сооружениями. Дефицит мест в открытой сети общественного питания при сельском образе жизни в Борском сельском поселении является нормальным явлением и не требует корректировки.

В Борском сельском поселении нет специализированных учреждений для работы с подростками и молодежью.

Социально-экономическая ситуация

Экономическое развитие поселения ориентировано на агропромышленный комплекс, На территории Борского сельского поселения зарегистрированы 128 организаций (в т. ч. 120 частных и 6 муниципальных, 2 в собственности Ленинградской области). В общей сложности 87 организаций занимаются «сельским хозяйством, охотой и предоставлением услуг в этих областях», 14 организаций – «лесным хозяйством и предоставлением услуг в этой отрасли», 4 организации занимаются обрабатывающим производством. Есть 5 организаций, работающие в сфере образования, 4 – в сфере операций с недвижимым имуществом, аренды и предоставления услуг, 4 – в сфере оптовой и розничной торговли, 1 - в сфере здравоохранения и социальной защиты, 1 - предоставление прочих коммунальных, социальных и персональных услуг и ещё несколько организаций других сфер деятельности.

Промышленный комплекс

Все 128 малых предприятий относится к микропредприятиям с крайне незначительной численностью рабочих мест. Микропредприятия и индивидуальные предприниматели фактически

являются основой экономического развития Борского сельского поселения. Малый бизнес осуществляет деятельность в производственной сфере и розничной торговле.

Жилищный фонд

Средняя обеспеченность населения жилой площадью по данным паспорта муниципального образования 2015 года составила 27,2 кв. м общей площади жилых домов.

Общий уровень износа жилищного фонда составляет 59,5 % (Паспортом безопасности этот показатель оценивается в 33 %). Основную часть жилищного фонда составляют дома, построенные более 40 лет назад, требующие капитального ремонта, без которого создается угроза дальнейшего разрушения зданий и безопасности проживающих в них граждан. Площадь аварийного жилищного фонда Паспортом Борского сельского поселения устанавливается в размере 0,5 тыс. кв. м.

Транспортная инфраструктура

Внешние и внутренние транспортные связи Борского сельского поселения обеспечиваются автомобильным транспортом. На территории Борского сельского поселения отсутствует железнодорожный, водный, воздушный транспорт.

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

Автомобильные дороги и автотранспорт

Транспортный каркас сформирован автомобильными дорогами регионального или межмуниципального и местного значения. Основные автомобильные дороги, обслуживающие поселение представлены в таблице 2.3.

Таблица 2.3

Характеристика дорог на территории Борского сельского поселения

Наименование дорог	Протяженность, км	Классификация	Техническая категория	Тип покрытия
Пикалёво – Струги – Колбеки	27,4	Регионального или межмуниципального значения	IV	асфальтобетон
Дыми – Бор – Колбеки – Бочево	25,5	Регионального или межмуниципального значения	III-IV	асфальтобетон
Подъезд к городу Бокситогорск	2,2	Регионального или межмуниципального значения	III	асфальтобетон

Система транспортного обслуживания представлена автодорогами как местного, так и регионального значения, соединяющими между собой отдельные населенные пункты поселения или являющимися подъездами к ним. К таким дорогам относятся:

- Колбеки – Дороховая (протяженность 5,6 км)
- Дороховая – Овинец (2,9 км);

- Мозолёво – Заполье (1,6 км);
- Мозолёво – Селище (1,2 км);
- Половное – Дорогощи (6,2 км);
- Подъезд к деревне Болото;
- Подъезд к деревне Славково;
- подъезд к д. Рудная Горка (1,3 км);
- подъезд к д. Мошня (3,1 км);
- подъезд к городу Бокситогорск (0,7 км).

Перечисленные дороги местного значения не имеют твердого покрытия и находятся в неудовлетворительном состоянии.

Пути сообщения в населенных пунктах сельского поселения представлены в основном улицами, дорогами и проездами, имеющими грунтовое покрытие.

Пассажирские перевозки на территории поселения осуществляют ООО «Пассажиравтотранс» (город Бокситогорск) и ООО «ПикАП» (город Пикалёво)».

Общее количество автомобилей в поселении – 1997 ед. (данные получены аналитическим путем). Уровень обеспеченности населения легковыми автомобилями высок и составляет порядка 596 ед./тыс. жит. При этом в весеннее-летний и осенний периоды общее количество автомобилей значительно возрастает за счет приезжего (сезонного) населения.

На территории поселения имеются парковки:

- В п. Сельхозтехника у дома № 9 на 10-12 машино-мест;
- В д. Бор региональная дорога Дыми-Бор-Колбеки-Бочево ≈ 50 машино-мест.

Хранение легковых автомобилей, принадлежащих жителям сельского поселения, происходит в основном на придомовых участках и на дворовых территориях жилых комплексов.

Транспортная доступность

Для анализа обеспеченности населения различными видами транспорта в проекте были построены зоны часовой транспортной доступности по полным затратам времени на передвижения от центра поселения – д. Бор. При этом транспортная доступность рассматривалась как при использовании автобуса, так и при использовании легкового автомобиля, удельный вес которого в пассажирских перевозках уже в настоящее время весьма ощутим и продолжает расти.

В пределы зоны часовой транспортной доступности при использовании автобуса укладываются практически все населенные пункты. В неблагоприятной ситуации с точки зрения транспортной доступности при использовании автобуса находятся некоторые отдельно стоящие хутора и садоводства.

Отличная транспортная доступность административного центра муниципального района (г. Бокситогорск) полностью обеспечивается как при использовании легкового автомобиля, так и автобуса.

Улично-дорожная сеть и внутригородской транспорт

Улично-дорожная сеть населенных пунктов представляет собой преимущественно прямоугольную планировочную схему. Связь между ними обеспечивают автодороги регионального и местного значения.

Автодороги местного значения представлены в основном тупиковыми участками и соединяют между собой отдельные населенные пункты сельского поселения или являются подъездами к ним.

2.4. Характеристика сети дорог поселения, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог

Дорожно-транспортная сеть МО Борское сельское поселение состоит из дорог, предназначенных для не скоростного движения с двумя полосами движения шириной полосы 4 метра. В таблице 2.4, приведен перечень муниципальных дорог муниципального образования. Дороги расположены в границах населенного пункта в связи с этим скоростной режим движения, в соответствии с п. 10.2 ПДД, составляет 60 км/ч с ограничением на отдельных участках до 20 км/ч. Основной состав транспортных средств представлен легковыми автомобилями, находящимися в собственности у населения.

Таблица 2.4

Перечень дорог МО Борское сельское поселение

№ п/п	Наименование	Общая протяженность	Покрытие			Год ввода в эксплуатацию
			Асфальт	Грунт	Цемент	
ДЕР. БОР						
1.	Общего пользования местного значения	3765	3513	252	–	н/д
ДЕР. МОЗОЛЁВО-1						
2.	Общего пользования местного значения	2542	2542	–	–	н/д
ПОС. СЕЛЬХОЗТЕХНИКА						
3.	Общего пользования местного значения	1269	1269	–	–	н/д
ПОС. ЛАРЬЯН						
4.	Общего пользования местного значения	4500	865	2840	795	н/д
ДЕР. БОЛЬШОЙ ОСТРОВ						
5.	Общего пользования местного значения	1450	–	1450	–	н/д
ДЕР. СЛАВКОВО						
6.	Общего пользования местного значения	500	–	500	–	н/д
ДЕР. МОШНЯ						
7.	Общего пользования местного значения	350	–	350	–	н/д
ДЕР. СЕЛИЩЕ						
8.	Общего	400	–	400	–	н/д

№ п/п	Наименование	Общая протяженность	Покрытие			Год ввода в эксплуатацию
			Асфальт	Грунт	Цемент	
	пользования местного значения					
ДЕР. ЗАПОЛЬЕ						
9.	Общего пользования местного значения	300	—	300	—	н/д
ДЕР. МОЗОЛЁВО-2						
10.	Общего пользования местного значения	400	—	400	—	н/д
ДЕР. РУДНАЯ ГОРКА						
11.	Общего пользования местного значения	650	—	650	—	н/д
ДЕР. ЗОЛОТОВО						
12.	Общего пользования местного значения	1000	—	1000	—	н/д
ДЕР. БОРОВАТОЕ						
13.	Общего пользования местного значения	850	—	850	—	н/д
ДЕР. СЕЛИЩЕ (МОЗОЛЁВСКОЕ)						
14.	Общего пользования местного значения	450	—	450	—	н/д
ДЕР. МАКСИМОВА ГОРА						
15.	Общего пользования местного значения	300	—	300	—	н/д
ДЕР. ПОЛОВНОЕ						
16.	Общего пользования местного значения	700	—	700	—	н/д
ДЕР. ДМИТРОВО						
17.	Общего пользования местного значения	400	—	400	—	н/д
ДЕР. ОВИНЕЦ						
18.	Общего пользования местного значения	500	—	500	—	н/д
ДЕР. ПАРЕЕВО						
19.	Общего пользования местного значения	530	—	530	—	н/д
ДЕР. САВИНО						
20.	Общего пользования местного значения	500	—	500	—	н/д

№ п/п	Наименование	Общая протяженность	Покрытие			Год ввода в эксплуатацию
			Асфальт	Грунт	Цемент	
ДЕР. БОЛОТО						
21.	Общего пользования местного значения	1300	–	1300	–	н/д
ДЕР. ДОРОГОШИ						
22.	Общего пользования местного значения	200	–	200	–	н/д
ДЕР. ЗУБАКИНО						
23.	Общего пользования местного значения	300	–	300	–	н/д
ДЕР. КОЛБЕКИ						
24.	Общего пользования местного значения	500	–	–	500	н/д
	ВСЕГО	23656	8189	14172	1295	н/д

Дороги в МО Борское сельское поселение различаются по типу покрытия, информация о протяжённости дорог с распределением по типам покрытия представлена в таблице.

Таблица 2.5

Состав дорог по типам покрытия

№ п/п	Тип покрытия	Протяженность, км	Долевой состав, %
1.	Асфальтобетонное	8,189	35%
2.	Смешанное (асфальтобетонное / железобетонное)	–	–
3.	Железобетонное	–	–
4.	Грунтовое (неусовершенствованное)	14,172	60%
5.	Гравийное	–	–
6.	Цементобетонное	1,295	5%
	ИТОГО	23,656	100%

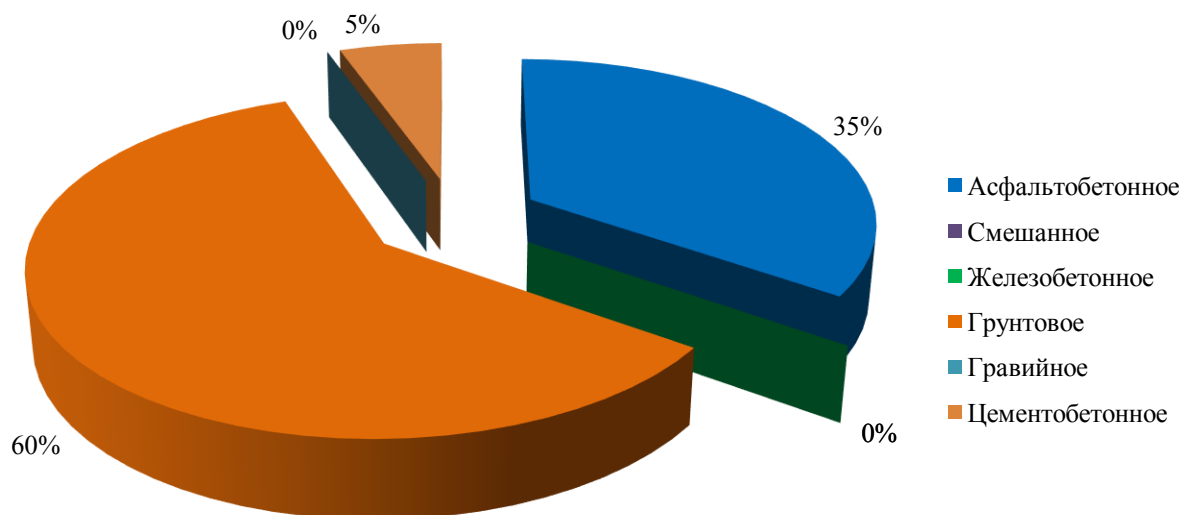


Рисунок 2.4 – Долевое распределение по типам покрытия

Механизированная уборка основных улиц и дорог поселения осуществляется по необходимости, на основании договоров, заключаемых с организациями и индивидуальными предпринимателями.

В состав работ входит:

- Содержание муниципальных автомобильных дорог и тротуаров, включающие в себя работы с учётом сезонных условий по уходу за дорожными одеждами, полосой отвода, земляного полотна, системой водоотвода, дорожными сооружениями – элементами обустройства дорог; организации и безопасности движения и прочие работы, в результате которых поддерживается транспортно-эксплуатационное состояние дорог, тротуаров и дорожных сооружений в соответствии с действующей нормативной документацией;
- Борьба с зимней скользкостью с уборкой снежных валов с обочин;
- Содержание автобусных остановок и прилегающей к остановкам территории;
- Нанесение вновь и восстановление изношенной горизонтальной разметки;
- Содержание в чистоте и порядке стоянок автомобилей (парковок);
- Содержание перекрестков, пешеходных переходов, индикаторов пешеходных переходов, а также подъездных дорог к пожарным водоёмам и площадок перед ними.
- Монтаж/демонтаж искусственных неровностей для принудительного снижения скорости по соответствующему распоряжению Заказчика;
- Работы по содержанию, монтажу (установке) и демонтажу дорожных знаков в соответствии со схемой установки дорожных знаков предоставленной Заказчиком.

Проверка качества выполнения работ осуществляется по согласованному графику, с составлением итогового акта оценки качества содержания муниципальных автодорог в соответствии с утвержденными критериями.

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

Автомобильный парк в МО Борское сельское поселение преимущественно состоит из легковых автомобилей, в подавляющем большинстве принадлежащих частным лицам. Данные о составе парка транспортных средств МРЭО ГИБДД №13 ГУ МВД России по СПб и ЛО не предоставлены (приложение №1).

Таблица 2.6

Состав парка транспортных средств

№ п/п	Тип	2015	2016
1.	Грузовой	н/д	н/д
2.	Легковой в т. ч.	н/д	н/д
2.1.	Организации	н/д	н/д
2.2.	Население	н/д	н/д
3.	Автобусы	н/д	н/д
	ВСЕГО	н/д	1997

Статистические данные по росту количества транспортных средств и долевого изменению состава не провести в связи с отсутствием данных.

Таблица 2.7

Оценка уровня автомобилизации населения

№ п/п	Тип	2015	2016
1.	Общая численность населения МО, тыс. чел.	3405	3349
2.	Количество автомобилей у населения, ед.	н/д	1997
3.	Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	н/д	596
4.	Изменение уровня автомобилизации к 2015 году, %	н/д	—

На территории МО Борское сельское поселение имеются специализированные парковочные комплексы. Хранение прочего личного автомобильного транспорта в пределах индивидуальной жилой застройки осуществляется на приусадебных участках. Временное хранение транспортных средств также осуществляется на дворовых территориях жилых комплексов.

2.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования

По территории поселения проходят 3 автобусных маршрута. Регулярное автобусное сообщение организовано с городами Бокситогорск и Пикалёво, а также населенными пунктами, расположенными на пути следования автобусного маршрута Бокситогорск – Мозолёво.

Нет автобусного сообщения с д. Дорогощи, Зубакино, Дороховая, Жилоток. Это связано с малой численностью населения и аварийным состоянием дорог.

Действующие автобусные маршруты показаны в таблице 2.8.

Таблица 2.8

Перечень автобусных маршрутов

№ маршрута	Наименование маршрута	Частота движения	Количество рейсов
Автобус № 5	Бокситогорск – Бор	17 рейсов в день	–
Автобус № 7	Бокситогорск – Ларьян	5 рейсов в день	–
Автобус № 190	Бокситогорск – Мозолёво-1	4 рейса в день	–
Автобус №193	Бокситогорск - Савино	3 рейса в день	Маршрут через день

Перевозки осуществляются ежедневно.

2.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Улично-дорожная сеть внутри населенных пунктов, как правило, неблагоустроена. Требуется формирование пешеходных тротуаров, необходимых для упорядочения движения пешеходов, укладка асфальтобетонного покрытия, ограничения дорожного полотна.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории сельского поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

2.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб

Предприятия, осуществляющие грузовые перевозки на территории МО Борское сельское поселение:

- ГАОУ СПО ЛО «Борский агропромышленный техникум» - основным направлением является молочное животноводство;
- ООО «Нептун» и ООО «ПМК» - два предприятия, занимающиеся рыбоводством в сельском поселении;
- ИП Иванов А.А. (д. Бор) – кафе на 48 посадочных мест;
- Филиал АО «Газпром теплоэнерго» в Ленинградской области
- ООО «ПРОМЕТЕЙ»;
- Бокситогорское районное потребительское общество;
- КФХ Тихонов А.В.
- ИП Киселев А.М. – животноводство и растениеводство;
- КФХ Тихонов С.В. (д. Селище) – занимается разведением овец;
- КФХ «Катумские овцы» (д. Мозолёво) – разведение овец;
- КФХ Китаев Р.С. (д. Бор) – занимающееся животноводством;
- КФХ Магомедов М.А. (д. Глина)–основной вид деятельности – животноводство;
- ООО «Влад» (д. Колбеки) – специализируется на деревопереработке;
- ООО Буркало М.И. (п. Сельхозтехника) – ведет деятельность по лесопереработке;
- Автосервис ООО «ФАСС» (п. Сельхозтехника).

В Борском сельском поселении находился АОЗТ «Бокситогорское» (банкрот), в последние годы предприятие не ведет производственную деятельность.

Маршруты движения транспорта пролегают без заезда в жилую зону. Это создает условия для снижения уровня загрязнения атмосферного воздуха, особенно в периоды преобладания ветров, снижает нагрузку на дорожно-транспортную сеть сельского поселения и уровень аварийности.

Механизированная уборка.

Механизированная уборка дорог местного значения осуществляется на основании договоров, заключаемых с организациями и индивидуальными предпринимателями.

Ручная уборка.

Уборка улиц в летнее и зимнее время производится с использованием ручного труда. На территории МО Борское сельское поселение уборку осуществляют дворники.

Дворники работают 5 дней в неделю по 8 часов в день. В осенне-зимний период устанавливается гибкий режим работы. Для рабочих по комплексной уборке и санитарному содержанию жилищно-эксплуатационных участков обязателен выход на работу в период снегопадов и гололеда для своевременной уборки снега и подсыпки песком тротуаров и дорожек с последующим переносом времени отдыха.

2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

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

В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач.

По итогам 2016 года, согласно данным ОГИБДД УМВД России по Бокситогорскому району, на территории МО Борское сельское поселение зарегистрировано 6 дорожно-транспортных происшествий. Подробная информация в таблице.

Таблица 2.11

Оценка дорожной ситуации

№ п/п	Показатель	Количественный показатель по муниципальному образованию
1.	Всего ДТП, в том числе:	6
1.1.	По вине водителей	4
1.2.	По вине пешеходов	2
2.	Всего погибло людей, в том числе:	0
2.1.	Детей	0
2.2.	Ранено	3
2.3.	Из них детей	0
2.4.	Пешеходов	3

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

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

Борское сельское поселение расположено в климатической зоне II В, с большой повторяемостью комфортных погод. Территория отличается высокой циркуляцией атмосферы, что способствует быстрому рассеиванию вредных примесей в атмосфере. В целом, по метеорологическим параметрам территория сельского поселения относится к зоне умеренного потенциала загрязнения атмосферы (по классификации Главной геофизической обсерватории имени А. И. Воейкова).

Основными источниками загрязнения атмосферы являются источники отопления, предприятие животноводства, автомобильный транспорт. К первым преимущественно относятся лесопильные предприятия.

Проблемой анализа и контроля состояния атмосферного воздуха является отсутствие мониторинга окружающей среды, предусматривающего посты наблюдения и обработку полученной информации.

Количество автомобильного транспорта в МО Борское сельское поселение составляет 1997 ед. Предполагается дальнейший рост пассажирского и грузового транспорта.

Рассмотрим отдельные характерные факторы, неблагоприятно влияющие на здоровье.

Загрязнение атмосферы. Выбросы в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO_2), диоксид серы (SO_2) и озон (O_3)) приводят вредным проявлениям для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

Ядерно- и радиационно-опасных объектов, а также радиоактивных веществ, находящихся на хранении, на территории сельского поселения нет.

Воздействие шума. Автомобильный, железнодорожный и воздушный транспорт, служит главным источником бытового шума. Приблизительно 30% населения России подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55 дБ. Это приводит к росту риска сердечно-сосудистых и эндокринных заболеваний. Воздействие шума влияет на познавательные способности людей, мотивацию, вызывает раздражительность.

Снижение двигательной активности. Исследования показывают тенденцию к снижению уровня активности у людей, в связи с тем, что все больше людей предпочитают передвигаться при помощи автотранспорта. Недостаточность двигательной активности приводит к таким проблемам со здоровьем как сердечно-сосудистые заболевания, инсульт, диабет типа II, ожирение, некоторые типы рака, остеопороз и вызывают депрессию.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру и характер дорожно – транспортной сети, можно сделать вывод о сравнительной благополучности экологической ситуации в части воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

Отсутствие участков дорог с интенсивным движением особенно в районах жилой застройки, где проходят в основном внутри кварталные дороги, прохождение маршрутов грузового автотранспорта в южной и западной части поселения без захода в жилую зону, позволяет в целом снизить загрязнённость воздуха. Повышение уровня загрязнения атмосферного

воздуха возможно в зимний период, что связано с необходимостью прогрева транспорта, а также в периоды изменения направления ветра.

Учитывая сравнительно высокий уровень автомобилизации населения, 596 ед. ТС/1000 человек, немаловажным является снижение уровня двигательной активности.

Для эффективного решения проблем загрязнения воздуха, шумового загрязнения, снижения двигательной активности, связанных с использованием транспортных средств, необходимо вести разъяснительную работу среди жителей направленную на снижение использования автомобильного транспорта при передвижении в границах населенного пункта. Необходимо развивать инфраструктуру, ориентированную на сезонное использование населением велосипедного транспорта и пешеходного движения.

2.11. Характеристика существующих условий и перспективы развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения

Сеть автомобильных дорог связывает все населенные пункты Борского сельского поселения, однако, состояние внешних автодорог в целом неудовлетворительное.

Улично-дорожная сеть внутри населенных пунктов, как правило, не благоустроена, исключая те её участки, по которым проходят автодороги регионального или межмуниципального значения. По своим технико-эксплуатационным параметрам не обеспечивает необходимую скорость и безопасность движения и нуждается в реконструкции и капитальном ремонте.

Предлагаемые проектные решения учитывают предложения Схемы территориального планирования Бокситогорского муниципального района. Предусмотрены следующие мероприятия:

- доведение параметров основных автомобильных дорог до присвоенных технико-эксплуатационных характеристик:
 - Пикалёво – Струги – Колбеки;
 - Дыми – Бор – Колбеки – Бочево;
- реконструкция железобетонного моста через р. Воложба, протяженностью 27 м, расположенного на подъезде к д. Славково 0+0,95 км.

Дополнительно к указанным мероприятиям для обеспечения транспортных связей с районным центром, проезда к населенным пунктам автомобилей скорой помощи, служб МЧС России, доставки топлива, товаров первой необходимости, для обеспечения проезда временно проживающих (дачников), а также для повышения уровня обслуживания населения предлагаются следующие мероприятия:

- доведение до полного соответствия техническим категориям с созданием покрытий переходного типа автомобильных дорог, как местного, так и регионального значения, соединяющими между собой отдельные населенные пункты поселения или являющимися подъездами к ним:
 - Колбеки – Дороховая (протяженность 5,6 км)
 - Дороховая – Овинец (2,9 км);
 - Мозолёво – Заполье (1,6 км);
 - Мозолёво – Селище (1,2 км);
 - Половное – Дорогощи (6,2 км);
 - Подъезд к деревне Болото;

- Подъезд к деревне Славково;
- подъезд к д. Рудная Горка (1,3 км);
- подъезд к д. Мошня (3,1 км);
- подъезд к городу Бокситогорск (0,7 км).
- по мере совершенствования дорожной сети, предполагается развитие автобусных маршрутов с тем, чтобы охватить все населенные пункты поселения;
- возведение остановочных павильонов на линиях пригородного автобуса.

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

Основными документами, определяющими порядок функционирования и развития транспортной инфраструктуры, являются:

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 03.07.2016) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2016);
2. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 06.07.2016);
3. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 15.02.2016) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
4. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (ред. от 03.07.2016 с изменениями, вступившими в силу с 15.07.2016);
5. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»;
6. Федеральный закон от 10.01.2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды» (в ред. от 03.07.2016);
7. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 10.09.2016) «О Правилах дорожного движения»;
8. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
9. Государственный стандарт РФ ГОСТ Р 50597-93 «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения».
10. Постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 25.09.2007 № 74 Санитарные правила СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов»;
11. Генеральный план МО Борское сельское поселение.
12. «Состояние окружающей среды Ленинградской области» Администрация Ленинградской области Комитет по природным ресурсам и охране окружающей природной среды 2016 г.
13. Средства массовой информации (интернет-сайты администраций муниципальных образований и т.д.).

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

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

В соответствии с Федеральным законом от 6 октября 2003 года №131-ФЗ «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации» (в ред. от 03.07.2016 г.), а также п. 8 статьи 8 от 29 декабря 2004 года №190-ФЗ «Градостроительного кодекса Российской Федерации» (в ред. 03.07.2016г.), разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

В соответствии с п. 27 статьи 1 от 29 декабря 2004 года №190-ФЗ «Градостроительного кодекса Российской Федерации» (в ред. 03.07.2016г.) программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа - документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа должны обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения, городского округа в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения

Программа позволит обеспечить:

- безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность;
- доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;
- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории поселка;
- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;
- условия для управления транспортным спросом;
- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;

- создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
- условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

2.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Финансирование работ по содержанию и ремонту улично-дорожной сети на территории МО Борское сельское поселение, из муниципального бюджета и областного бюджета в виде субсидий в долевом соотношении.

Содержание и ремонт муниципальных дорог осуществляется по договорам, заключаемым по результатам проведения аукционов согласно титульному списку благоустройства МО Борское сельское поселение, капитальный ремонт дорог выполняется в плановом порядке на основании договоров, заключенным по результатам проведения аукционов в объеме выделенных денежных средств.

Общий объем финансирования, необходимый для реализации мероприятий Программы на весь расчетный срок, составляет **53 023 855 рублей**, в том числе по годам:

- 2017 год – 10 006 860 рублей;
- 2018 год – 5 212 500 рублей;
- 2019 год – 2 558 000 рублей;
- 2020 год – 511 250 рублей;
- 2021 год – 100 000 рублей;
- С 2022 по 2026 годы – 21 600 000 рублей;
- С 2027 по 2031 годы – 12 435 250 рублей;
- С 2032 по 2035 годы – 600 000 рублей.

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

Реальная ситуация с возможностями федерального и областного бюджетов пока не позволяет обеспечить конкретное планирование мероприятий такого рода даже в долгосрочной перспективе. Таким образом, возможности органов местного самоуправления поселения должны быть сконцентрированы на решении посильных задач на доступной финансовой основе (содержание, текущий ремонт дорог).

Расходы на реализацию Программы представлены в пункте 5 Программы. Объемы финансирования муниципальной программы носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке.

3. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ

3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения

Проведя анализ рисунка 2.3, а также согласно данным Администрации, к расчетному сроку прогнозируется следующая демографическая ситуация (рисунок 3.1).



Рисунок 3.1 – Изменение численности населения к расчетному сроку

Определение перспективной численности населения необходимо для расчета объемов жилищного строительства, сети объектов социальной инфраструктуры на первую очередь и на расчетный срок и для формирования перечня предлагаемых мероприятий по обеспечению населения основными объектами обслуживания.

Перспективная численность населения определяется с учетом таких факторов, как сложившийся уровень рождаемости и смертности, величина миграционного сальдо и ожидаемые тренды изменения этих параметров. Кроме демографических тенденций последнего времени, учитывается также совокупность факторов, оказывающих влияние на уровень перспективного социально-экономического развития территории.

В Генеральном плане рассмотрены три варианта прогноза численности постоянного населения. В отношении темпов изменения таких слагаемых демографической ситуации как рождаемость и смертность они учитывают их предшествующую динамику в сельском поселении и следуют, соответственно, за низким, средним и высоким вариантами прогноза, выполненными для Ленинградской области Росстатом (Предположительная численность населения Российской Федерации до 2030 г. / Стат. бюлл. М.: 2009). Кроме того, на итоговую численность населения в различной степени оказывает влияние величина положительного миграционного сальдо.

Варианты прогнозов составлялись только для постоянного зарегистрированного населения сельского поселения, численность прочего постоянного населения (далее – полупостоянного населения) и сезонного населения оценивается отдельно.

Низкий (пессимистичный) вариант (2700 человек постоянного зарегистрированного населения на расчетный срок) основан на сохранении средних для последних лет показателей

естественного и миграционного движения населения в сочетании с дальнейшей стагнацией производства на территории сельского поселения и тенденцией к оттоку трудоспособного населения. За расчетный срок в среднем за год в расчете на 1000 населения рождаемость составит 9,6 человек, смертность 20,2 человек, естественная убыль населения – 10,6 человек. Миграционное сальдо предполагается положительным, в размере 2,7 человек в среднем в год.

Средний вариант (2900 человек постоянного зарегистрированного населения) предполагает некоторое улучшение показателей естественного движения населения. За расчетный срок в среднем за год в расчете на 1000 населения рождаемость составит 10,3 человек, смертность около 18,2 человек, естественная убыль населения – 7,9 человек. Сальдо миграции предполагается положительным: прирост около 4,2 человек в год или 101 человек за расчетный срок, но миграционный обмен с другими территориями может быть достаточно активным и предположительно должен оказать благоприятное воздействие на формирование возрастной структуры населения.

Высокий (оптимистичный) вариант (3200 человек постоянного зарегистрированного населения) предполагает сочетание благоприятных тенденций в естественном движении населения с существенным положительным миграционным сальдо в течение всего расчетного срока. За расчетный срок в среднем за год в расчете на 1000 населения рождаемость составит 11,2 человек, смертность 16,7 человек, естественная убыль населения – 5,5 человек. Сальдо миграции предусматривается положительным в размере примерно 255 человек за весь период расчетного срока или около 10,6 человек в среднем в год.

На расчетный срок ожидается усиление концентрации населения на территориях приближенных к центральному ареалу экономического развития муниципального района – примерно от города Бокситогорск до Ефимовского городского поселения в зоне влияния железной дороги. Этот ареал не затрагивает территорию Борского сельского поселения, которое скорее рискует потерять часть трудоспособного населения из-за миграции, чем привлечь его. Поскольку в настоящее время на территории Борского сельского поселения не предлагается осуществления серьезных инвестиционных проектов наиболее вероятно развитие демографической ситуации по среднему варианту.

Варианты прогнозов составлялись только для постоянного зарегистрированного населения сельского поселения, численность постоянного незарегистрированного населения и сезонного населения оценивается отдельно.

Численность сезонного населения оценивается только в целом. На сегодняшний день этот показатель составляет 1230 человек. Предполагается его увеличение до 1300 и 1390 человек на первую очередь и расчетный срок соответственно.

Прогноз обеспечит оптимальный учет потребностей населения в территории для жилищного строительства, объектах обслуживания, развитии объектов и элементов транспортной и инженерной инфраструктур.

Таблица 3.1

Прогноз возрастной структуры постоянного населения, постоянное зарегистрированное/зарегистрированное и незарегистрированное население

Показатель	Единица измерения	2020 г.	2035 г.
Численность населения, всего	человек	<u>3100</u> 4180	<u>2900</u> 4260
Моложе трудоспособного (0-15 лет)	человек	<u>480</u> 635	<u>410</u> 575
	%	<u>15,5</u> 15,2	<u>14,1</u> 13,5

Показатель	Единица измерения	2020 г.	2035 г.
В том числе:		<u>180</u>	<u>154</u>
- детей дошкольного возраста (1-6 лет):	человек	238	216
- детей школьного возраста (7-17 лет):		<u>330</u>	<u>282</u>
		437	395
Трудоспособного	человек	<u>1935</u>	<u>1795</u>
		2625	2680
	%	<u>62,4</u>	<u>61,9</u>
		62,8	62,9
Старше трудоспособного	человек	<u>685</u>	<u>695</u>
		920	1005
	%	<u>22,1</u>	<u>24,0</u>
		22,0	23,6

В течение расчетного срока в Борском сельском поселении будут наблюдаться следующие общие для всей Ленинградской области тенденции:

1. рост доли молодежи в численности всего населения, во второй половине периода сменяющийся новым снижением;
2. заметный рост доли лиц в возрасте старше трудоспособного;
3. сокращение доли населения в трудоспособном возрасте.

Таким образом, динамика возрастной структуры населения, как и по стране в целом, будет следовать за так называемой «демографической волной» (закономерное чередование малочисленных и многочисленных «поколений»).

Развитие экономической базы

С учетом наличия пригодных для развития сельскохозяйственного производства земель, лесных ресурсов, автомобильного сообщения с экономическими и промышленными центрами муниципального района (городами Бокситогорск и Пикалёво) и соседства с Новгородской областью Борское сельское поселение имеет потенциал для развития экономики в нескольких направлениях. Основу экономики муниципального образования на перспективу расчетного срока должны составлять такие виды деятельности как сельское и лесное хозяйство, переработка сельскохозяйственной продукции, обработка древесины и производство продуктов питания (в том числе на основе использования дикорастущих растений).

Подвод природного газа на территорию Борского сельского поселения, будет способствовать его экономическому развитию, однако формирование инвестиционных площадок и создание крупных и средних производств затруднено. Развитие экономики сельского поселения будет происходить в связи с реализацией крупных инвестиционных проектов на сопредельных территориях, решающая роль в развитии экономического потенциала на перспективу расчетного срока принадлежит малому бизнесу. Крупные инвестиционные проекты по размещению на территории муниципального района технопарков реализуются на территории Бокситогорского городского и Самойловского сельского поселений. Еще один технопарк районного значения будет реализован в Ефимовском городском поселении. На основе анализа основных показателей социально-экономического развития муниципальных образований Бокситогорского района Борское сельское поселение отнесено к группе со средним инвестиционным потенциалом.

Развитие промышленности

Относительно перспектив развития промышленности следует отметить формирование ряда благоприятных тенденций в Бокситогорском муниципальном районе в целом. Начиная с февраля 2010 г. преодолен спад промышленного производства и в 2011-2013 гг. намечается тенденция умеренного роста объемов промышленного производства. В связи с реализацией крупных проектов районного уровня можно ожидать дальнейшего развития сельского и лесного хозяйства, развития пищевой и деревообрабатывающей промышленности, возрождение агропроизводства.

Пищевая промышленность на расчетный срок может быть представлена производством хлебобулочных изделий, ориентированным на потребности местного населения, и переработкой дикорастущих растений (в т.ч. грибы и ягоды, лекарственные травы, древесные соки и т.п.), переработкой рыбы, в перспективе – производством молочной продукции, использующими местную ресурсную базу и обеспечивающими потребности местного населения. Возможна добыча и переработка торфа для удовлетворения потребностей населения в топливе и для сельскохозяйственных нужд.

Предусматривается развитие сложившихся зон производственных объектов и зон коммунально-складских объектов. На расчетный срок в д. Бор возможно размещение дополнительных производственных площадок под производственные объекты местного значения поселения. Размещение объектов и производств IV и V класса опасности возможно также в пределах сложившихся зон производственных объектов и зон коммунально-складских объектов (не занятые земельные участки, либо территории, высвобождаемые в ходе экономического развития и оптимизации деятельности существующих предприятий).

В соответствии с данными, предоставленными комитетом по физической культуре, спорту и туризму Ленинградской области (письмо от 12 апреля 2011 г. № 263/11-0-1), на территории Борского сельского поселения не располагаются и не планируются к размещению объекты физической культуры, спорта и туризма регионального значения, находящиеся в собственности Ленинградской области и подведомственные комитету. Соответственно проектируемые объекты будут иметь местное значение.

Развитие малого предпринимательства

Развитие и поддержка малого предпринимательства рассматривается администрацией Бокситогорского муниципального района в качестве одной из приоритетных задач. На расчетный срок в Борском сельском поселении предполагается рост занятости на предприятиях малого бизнеса, работающих в производственном секторе, сельском хозяйстве и агропромышленности, в сфере предоставления услуг, в том числе услуг жилищно-коммунального хозяйства, бытового и социального обслуживания населения.

Порядок предоставления земельных участков, находящихся в муниципальной и государственной собственности, в целях создания объектов недвижимости для субъектов малого и среднего предпринимательства, определяется на общих основаниях, предусмотренных законодательством Российской Федерации, Ленинградской области и муниципальными правовыми актами с учетом приоритетных направлений хозяйственной деятельности.

Объекты малого предпринимательства в сфере обслуживания населения могут размещаться в пределах общественно-деловых зон и жилых зон в д. Большой Остров, д. Бор, д. Мозолёво-1, п. Ларьян, д. Колбеки д. Селище (рядом с д. Мозолёво-1) и п. Сельхозтехника.

Границы и площадь земельных участков, выделяемых для развития малых и средних производств в границах населенных пунктов, уточняются при наличии предложений конкретных проектов.

Новое жилищное строительство

Новое жилищное строительство ведется в основном населением за свой счет и с помощью кредитов. Оно осуществляется в минимальном объеме из-за низкой платежеспособности населения. Строительство муниципального жилья не производится. Средняя обеспеченность населения жилой площадью меняется в основном за счет колебаний численности постоянного зарегистрированного населения.

К вопросам местного значения поселения относятся «обеспечение малоимущих граждан, проживающих в поселении и нуждающихся в улучшении жилищных условий, жилыми помещениями в соответствии с жилищным законодательством, организация строительства и содержания муниципального жилищного фонда, создание условий для жилищного строительства».

Строительство многоквартирных домов на территории Борского сельского поселения в ближайшие годы не планируется, в п. Сельхозтехника возможно строительство среднеэтажного дома. Основной тип новой застройки предполагается индивидуальными жилыми домами усадебного и коттеджного типа с участками. При наличии значительного по объему ветхого жилищного фонда в ряде населенных пунктов на расчетный срок естественным образом будет происходить процесс уплотнения существующей застройки за счет строительства населением пристроек к индивидуальным жилым домам, замены ветхих домов новыми с большей жилой площадью.

Решением совета депутатов Бокситогорского муниципального района от 9 февраля 2011 г. № 132 «О предоставлении земельных участков, государственная собственность на которые не разграничена, в собственность граждан для ведения личного подсобного хозяйства» установлены размеры земельных участков, предоставляемых гражданам в собственность для ведения личного подсобного хозяйства, минимальные – 0,1 га, максимальные – 0,3 га.

Решением совета депутатов Борского сельского поселения от 24 апреля 2006 г. № 54 «О предельных размерах земельных участков, предоставляемых гражданам, из земель, находящихся в государственной или муниципальной собственности» предельные размеры земельных участков для ведения личного подсобного хозяйства установлены от 600 до 2500 кв. м, для индивидуального жилищного строительства – от 600 до 5000 кв. м. Максимальный размер земельных участков, предоставляемых гражданам в собственность для ведения личного подсобного хозяйства - 2500 кв. м, для индивидуального жилищного строительства 1500 кв. м.

В Генеральном плане для расчетов плотности застройки новых зон застройки жилыми домами усадебного и коттеджного типа в границах населенных пунктов принимается плотность застройки 300–400 кв. м на га. Плотность застройки для малоэтажного жилищного фонда принята в размере 2000 кв. м на га.

Для достижения уровня жилищной обеспеченности 35 кв. м на человека на расчетный срок необходимо построить 21,2 тыс. кв. м жилой площади. На первую очередь для повышения уровня жилищной обеспеченности до 29 кв. м/чел. требуется 2,7 тыс. кв. м жилой площади. С учетом современных низких объемов ввода достижение уровня ввода 0,92 тыс. кв. м в год представляется хорошим показателем. Реальная динамика объемов жилищного строительства будет связана с развитием общей экономической ситуации в муниципальном районе и Борском сельском поселении и динамикой уровня доходов населения. Новое жилищное строительство предусматривается за счет частных инвестиций.

Таблица 3.2

Расчет объемов нового жилищного строительства для всего постоянного населения

Показатели	Единица измерения	Первая очередь, 2012-2020 гг.	Расчетный срок, 2012-2035 гг.
Средняя жилищная обеспеченность на конец периода	кв. м/чел.	29	35
Требуемый жилищный фонд	тыс. кв. мобщей площади	90	101,2
Существующий жилищный фонд		92,3	92,3
Убыль жилищного фонда		5	12
Существующий сохраняемый жилищный фонд		87,3	80,3
Объем нового жилищного строительства	тыс. кв. мобщей площади	2,7	21,4
Всего На душу населения	кв. м/чел. в год	0,11	0,32

Убыль ветхого жилищного фонда в размере 12 тыс. кв. м может высвободить для нового строительства на старых земельных участках около 45 га. Однако такое строительство часто ведется горожанами из городов Бокситогорск и Пикалёво, которые наследуют или покупают домик в деревне из-за разработанного земельного участка, а затем перестраивают дом в соответствии со своими потребностями. Поэтому при значительном сезонном населении потребность в формировании новых жилых зон для развития индивидуального жилищного строительства сохраняется.

Развитие учреждений и предприятий обслуживания

Развитие сети объектов обслуживания населения направлено на достижение нормативных показателей обеспеченности населения комплексами объектов образования, здравоохранения, торговли и культурно-бытовой сферы. Необходимо создание для всего населения приемлемых условий пространственной доступности основных видов услуг, предоставляемых учреждениями социальной инфраструктуры. Это основное условие роста уровня жизни населения и создания благоприятной среды для его жизнедеятельности.

Расчет потребности в объектах обслуживания на перспективу расчетного срока в соответствии с действующими нормативами приводится в таблице. Новое строительство с выносом соответствующих решений в утверждаемую часть проекта предусматривается только для объектов, обслуживающих потребности постоянного зарегистрированного населения. Создание дополнительных объектов возможно путем частных инвестиций или государственно-частного партнерства.

Таблица 3.2

Расчет потребности в объектах обслуживания населения для зарегистрированного постоянного населения и в расчете на зарегистрированное и незарегистрированное население (значения в скобках)

Объекты	Единицы измерения	Норматив на 1000 чел.			Требуемая емкость, первая очередь/ расчетный срок	В том числе	
		Наименование основного нормативного документа	Содержание норматива	Принято в проекте		Сохраняемые	Новое строительство ¹
Учреждения образования							
Дошкольные учреждения	число мест	СП 42.13330.2011	85 % от численности детей в возрасте 1-6 лет включительно	В соответствии с нормативом	153/131 (202/184)	80	73/51 (122/104)
Общеобразовательные учреждения	число мест	СП 42.13330.2011	100 % охват детей неполным средним образованием и 75 % охват детей в старших классах	В соответствии с нормативом	315/269 (417/377)	445	нет
Учреждения здравоохранения							
Амбулаторно-поликлинические учреждения	число посещений в смену	Программа государственных гарантий оказания гражданам Российской Федерации бесплатной медицинской помощи на 2012 г.	9,7 посещений на чел. в год или 20,1 посещения в смену на тыс. жителей без профилактических осмотров	В соответствии с нормативом	62/58 (84/86)	100	нет (нет)
Учреждения социальной защиты населения							

¹ В случае, если отсутствует дефицит показателя или недостающие до норматива значения не могут быть выражены самостоятельным объектом, в данной графе стоит пометка «нет».

Объекты	Единицы измерения	Норматив на 1000 чел.			Требуемая емкость, первая очередь/ расчетный срок	В том числе	
		Наименование основного нормативного документа	Содержание норматива	Принято в проекте		Сохраняемые	Новое строительство ¹
Специализированный дом-интернат для взрослых (психоневрологический)	число мест	Региональные нормативы градостроительного проектирования Ленинградской области	3 места на 1 тыс. населения	В соответствии с нормативом	9/9 (13/13)	нет (нет)	нет (нет)
Отделение социальной помощи на дому для граждан пенсионного возраста и инвалидов	объект		1 объект на 120 человек данной категории	В соответствии с нормативом	< 1 (< 1)	нет (нет)	нет (нет)
Учреждения культуры							
Клубы, учреждения клубного типа	число мест	Социальные нормативы и нормы, Методика определения нормативной потребности субъектов Российской Федерации в объектах социальной инфраструктуры	Для групп населенных пунктов людностью до 1 тыс. человек – 150-200 мест, от 1 до 3 тыс. жителей – по 150 мест на тысячу жителей	В соответствии с нормативом	465/435 (627/639)	275	190/160 (352/364)
Общедоступные библиотеки	тыс. экз.	СП 42.13330.2011	Для групп населенных пунктов людностью 1-2 тыс. чел. составляет 6-7,5 тыс. ед. хранения на тыс. чел.	В соответствии с нормативом	17,5/16,5 (22,1/22,4)	33,4	нет (нет)
Учреждения для работы с детьми и молодежью	кв. м общей площади на тыс.	Региональные нормативы градостроительного	25	25	0/73	0	0/73

Объекты	Единицы измерения	Норматив на 1000 чел.			Требуемая емкость, первая очередь/ расчетный срок	В том числе	
		Наименование основного нормативного документа	Содержание норматива	Принято в проекте		Сохраняемые	Новое строительство ¹
	чел.	проектирования Ленинградской области					
Спортивные сооружения							
Спортивные залы	ед.	Методика определения нормативной потребности субъектов Российской Федерации в объектах социальной инфраструктуры	350	В соответствии с нормативом	3	4	0
Спортивные площадки	ед.		1,95		10	3	7
Плавательные бассейны	ед.		На 2050 г. должен быть достигнут показатель 75 кв. м	35 кв. м на первую очередь и 50 кв. м. на расчетный срок	0	нет	0
Предприятия торговли и общественного питания, коммунально-бытового обслуживания							
Предприятия розничной торговли	кв. м торговой площади	Постановление Правительства Ленинградской области от 11 июля 2011 г. № 210	486,6 кв. м на тыс. чел. в среднем по области	В соответствии с нормативом	1508/1411 (2034/2073)	934	574/477 (1100/1139)
			242,8 кв. м на тыс. чел. по муниципальному району		753/704 (1015/1034)		нет (81/100)
Предприятия общественного питания открытой сети	число мест	СП 42.13330.2011	40 мест на тыс. чел	В соответствии с нормативом	124/116 (167/170)	48	76/68 (119/122)

Объекты	Единицы измерения	Норматив на 1000 чел.			Требуемая емкость, первая очередь/ расчетный срок	В том числе	
		Наименование основного нормативного документа	Содержание норматива	Принято в проекте		Сохраняемые	Новое строительство ¹
Бани	число мест	СП 42.13330.2011	7 мест в сельской местности на тыс. чел.	В соответствии с нормативом	22/20 (29/30)	0	22/20 (29/30)
Прочие объекты							
Кладбище традиционного захоронения (резерв)	га	СП 42.13330.2011	0,24 га на тыс. чел.	В соответствии с нормативом	0,7/0,7 (1/1)	0	1

Выбытие из эксплуатации существующих объектов социальной инфраструктуры в муниципальном образовании не планируется.

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

Учитывая сдержанные темпы роста демографической ситуации в поселении можно сделать вывод, что значительного изменения транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения на территории Борского сельского поселения не планируется.

При этом предприятия и организации, предоставляющие автотранспортные услуги населению, обязаны систематически, не реже 1 раза в 5 лет, организовывать обследования пассажиропотока. Полученный в результате обследования материал служит основанием для корректировки маршрутной схемы отдельных маршрутов, составления расписания движения автобусов, организации укороченных маршрутов. Обследование пассажиропотоков проводится в соответствии с действующими нормативными документами.

3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Совершенствование и развитие улично-дорожной сети внутри населенных пунктов Борского сельского поселения предусматривает благоустройство существующих сельских улиц, по которым проходят основные автомобильные дороги, предусматривающее строительство тротуаров и полос озеленения. Строительство улиц местного значения в населенных пунктах предполагается в новых жилых зонах, проектируемых на первую очередь и расчетный срок.

Пешеходно-транспортное направление Мозолёво-1 – Пустая Глина – Рудная Горка предназначено в основном для движения пешеходов, велосипедов, мототранспортных средств и протрассировано вдоль основных автодорог.

С учетом принятых решений протяженность внешних автомобильных дорог с твердым составит 57,3 км, с переходным типом покрытия 18,6 км.

3.4. Прогноз развития дорожной сети поселения

Учитывая экономическую ситуацию и сложившиеся условия, необходимо разработать и реализовать мероприятия по строительству новых и реконструкции существующих участков улично-дорожной сети исходя из требований организации удобных транспортных связей жилых территорий с местами приложения труда и центрами культурно-бытового обслуживания, с учетом наиболее значительных грузо- и пассажиропотоков, а также пешеходной доступности объектов соцкультбыта и мест приложения труда.

Реализация муниципальной программы позволит сохранить существующую сеть автомобильных дорог за счет:

- качественного содержания;
- осуществления контроля за перевозкой грузов;
- инструментальной диагностике технического состояния автомобильных дорог и искусственных сооружений на них;
- повышения качественных характеристик дорожных покрытий и безопасности дорожного движения за счет проведения целевых мероприятий по ремонту, капитальному ремонту, реконструкции автомобильных дорог;
- применения новых технологий и материалов;
- разработки и обновлению проектов организации дорожного движения.

Проектом Схемы территориального планирования муниципального образования Бокситогорский муниципальный район на территории поселения предусматривается существенная реконструкция существующей автодорожной сети. Строительство новых дорог не планируется.

В результате реализации Программы планируется достижение следующих показателей:

- Увеличение доли муниципальных автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям, до 100%;
- Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме.
- Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения.
- Проведение паспортизации безхозных участков дорог.
- Проектирование и строительство тротуаров в центральных частях населенных пунктов Поселения.
- Проектирование и строительство велосипедных дорожек.

Существующие риски по возможности достижения прогнозируемых результатов:

- риск ухудшения социально-экономической ситуации в стране, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования дорожной отрасли;

- риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения в соответствии с нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализации Программы существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог общего пользования и достичь запланированных в Программе величин показателей.

3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

С учетом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, возможно, повышение интенсивности движения на отдельных участках дорог с образованием незначительных заторов в утренние и вечерние часы.

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а так же для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрестке. К основным параметрам дорожного движения относят: интенсивность движения, интенсивность прибытия на зеленый сигнал, динамический коэффициент приведения состава транспортного потока, поток насыщения, установившийся интервал убытия очереди автомобилей, коэффициент загрузки полосы движением, доля зеленого сигнала в цикле, коэффициент приращения очереди, средняя длина очереди в автомобилях и метрах, удельное число остановок автомобиля, коэффициент безостановочной проходимости.

В поселении на расчетный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется.

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

По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети с 2017 г. до 2035 г. существенно не меняется. Это означает, что, несмотря на рост автомобильных потоков, нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети.

Таблица 3.5

Прогноз изменения уровня автомобилизации и количество автомобилей у населения

№ п/п	Показатель	I ЭТАП					II ЭТАП	III ЭТАП	IV ЭТАП
		2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026	2027-2031	2032-2035
1.	Численность населения МО, тыс. чел.	3540	3742	3955	4180	4186	4202	4230	4252
2.	Количество автомобилей у населения, ед.	2117	2240	2375	2517	2526	2542	2569	2587
3.	Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	598	599	601	602	603	605	607	608

3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за следующих причин:

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

Чтобы не допустить негативного развития ситуации, необходимо:

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

Таблица 3.6

Прогноз показателей безопасности дорожного движения

№ п/п	Показатель	I ЭТАП					II ЭТАП	III ЭТАП	IV ЭТАП
		2017	2018	2019	2020	2021	2022- 2026	2027- 2031	2032- 2035
1.	Количество автомобилей у населения, ед.	2117	2240	2375	2517	2526	2542	2569	2587
2.	Количество аварий, ед.	6	5	5	4	5	4	3	2
3.	Количество аварий с участием людей, ед.	3	2	3	2	2	2	1	0

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

Активная разъяснительная и пропагандистская работа среди населения позволит сохранить уровень участия пешеходов в ДТП не более 1 случая в год.

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

В период действия программы, не предполагается изменение структуры, маршрутов и объемов грузовых перевозок. В случае строительства автобусного парка предполагается увеличение пассажирских перевозок. Изменения центров транспортного тяготения не предвидится. Возможной причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и

здоровье населения, станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности в связи с чем, усилится влияние факторов, рассмотренных в п. 2.10.

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

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

Реализация указанных мер будет осуществляться на основе повышения экологических требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог. Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог. Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива.

4. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПО ЦЕЛЕВЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ

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

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

Варианты 1, 2 прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики развития.

Вариант 1 (базовый).

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

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

Вариант 2 (умеренно-оптимистичный).

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

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

Вариант 3 (экономически обоснованный).

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

Сценарий предполагает реконструкцию автодорог МО Борское сельское поселение, предполагает комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети, предполагает рост транспортной инфраструктуры опережающими темпами, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

Результаты реализации Программы определяются уровнем достижения запланированных целевых показателей (индикаторов).

Таблица 4.1

Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры

Наименование целевого показателя	Ед. изм.	I ЭТАП					II ЭТАП	III ЭТАП	IV ЭТАП
		2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026	2027-2031	2032-2035
Численность населения МО	тыс. чел.	3,54	3,742	3,955	4,18	4,186	4,202	4,23	4,252
Количество автомобилей у населения	ед.	2117	2240	2375	2517	2526	2542	2569	2587
Уровень автомобилизации населения	ед./1000 чел.	598	599	601	602	603	605	607	608
Количество ДТП, произошедших на территории поселения	ед.	6	6	5	5	5	4	3	2
Индекс нового строительства	%	0	0,04	0,07	0,11	0,15	2,68	5,21	7,73
Удельный вес дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции)	%	90	83	75	68	60	43	27	10
Прирост протяженности дорог	км	0	0,0	0,1	0,1	0,1	2	4	5,7
Общая протяженность улично-дорожной сети и дорог местного значения	км	67,9	67,9	68,0	68,0	68	70	72	73,7
Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения	%	90	85	80	75	70	52	33	15
Обеспеченность постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием	%	100	100	100	100	100	100	100	100

Наименование целевого показателя	Ед. изм.	I ЭТАП					II ЭТАП	III ЭТАП	IV ЭТАП
		2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026	2027-2031	2032-2035
Протяженность пешеходных дорожек	км	0	0	0	0	0	0	0	0
Протяженность велосипедных дорожек	км	0	0	0	0	0	0	0	0
Обеспечение транспортного обслуживания населения	%	60	62,5	65,0	67,5	70	78,3	86,7	95
Количество путепроводов, многоуровневых развязок	шт.	2	2	2	2	2	2	2	2
Количество автозаправочных станций	шт.	0	0	0	0	0	0	0	0
Количество пристаней	шт.	0	0	0	0	0	0	0	0
Количество баз-стоянок маломерного флота	шт.	0	0	0	0	0	0	0	0
Количество автомобильных стоянок длительного времени	шт.	0	0	0	0	0	0	0	0
Количество капитально отремонтированных искусственных сооружений (мостов)	шт.	1	1	1	1	1	1	1	1

5. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) И ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ

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

Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации. Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий.

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета Борского сельского поселения, бюджета Ленинградской области, средства предприятий автотранспортного комплекса, осуществляющих деятельность на территории муниципалитета и прочие источники финансирования, включая средства инвесторов.

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

Перечень мероприятий по ремонту дорог для реализации Программы формируется администрацией МО Борское сельское поселение по итогам обследования состояния дорожного покрытия не реже одного раза в год, в начале осеннего или в конце весеннего периодов и с учетом решения первостепенных проблемных ситуаций, в том числе от поступивших обращений (жалоб) граждан.

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

5.1. Общая Программа инвестиционных проектов

№ п/п	Наименование инвестиционного проекта	Технические параметры проекта	Срок реализации проекта	Финансовые затраты					Примечание
				ВСЕГО	в том числе:				
					Местный бюджет	Районный бюджет	Областной бюджет	Иные источники	
1.	МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА								
1.1.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2.	МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ, СОЗДАНИЮ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫХ УЗЛОВ								
2.1.	Капитальный ремонт автобусной остановки в п. Ларьян	1 шт.	2017г.	547,0	547,0	—	—	—	—
2.2.	Строительство автобусной остановки в п. Ларьян	1 шт.	1 этап: 2017-2021 гг.	623,0	623,0	—	—	—	—
2.3.	Возведение остановочных павильонов на линиях пригородного автобуса	В соответствии с проектом	3 этап: 2027-2031 гг.	В соответствие с проектом	—	—	—	—	—
2.4.	Развитие существующей автобусной маршрутной сети с тем, чтобы охватить транспортным обслуживанием все населенные пункты поселения	В соответствии с проектом	4 этап: 2031-2035 гг.	В соответствие с проектом	—	—	—	—	—
2.5.	Ремонт и дальнейшее обслуживание автобусных остановок	В соответствии с проектом	2017-2035 гг.	В соответствие с проектом	—	—	—	—	—
3.	МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ЛЕГКОВОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА, ВКЛЮЧАЯ РАЗВИТИЕ ЕДИНОГО ПАРКОВОЧНОГО ПРОСТРАНСТВА								
3.1.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4.	МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПЕШЕХОДНОГО И ВЕЛОСИПЕДНОГО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ								
4.1.	Создание сети транспортно- пешеходных направлений, проектируемых на базе существующих и новых автомобильных, лесных и проселочных дорог.	—	3,4 этапы: 2027-2035 гг.	В соответствие с проектом	—	—	—	—	—

№ п/п	Наименование инвестиционного проекта	Технические параметры проекта	Срок реализации проекта	Финансовые затраты					Примечание
				ВСЕГО	в том числе:				
					Местный бюджет	Районный бюджет	Областной бюджет	Иные источники	
4.2.	Строительство тротуара от п. Сельхозтехника в направлении г. Бокситогорска «Подъезд к г. Бокситогорску»	≈2000 п.м.	1 этап: 2017-2021 гг.	3500,0	875,0	—	2625,0	—	—
4.3.	Строительство тротуара от дома № 5 до дома № 15 (д. Бор)	235 п.м.	1 этап: 2017-2021 гг.	411,25	102,81	—	308,44	—	—
4.4.	Строительство тротуара от региональной дороги до средней школы (от поворота на школу до самой школы)	260 п.м.	1 этап: 2017-2021 гг.	455	113,75	—	341,25	—	—
4.5.	Строительство тротуара от дома № 9 до дома № 13 вдоль дороги (д. Бор)	190 п.м.	1 этап: 2017-2021 гг.	332,5	83,13	—	249,38	—	—
4.6.	Строительство улиц местного значения в новых жилых зонах в п. Сельхозтехника	В соответствии с перспективами развития сельского поселения	1 этап: 2017-2021 гг.	В соответствии с перспективами развития сельского поселения	—	—	—	—	—
4.7.	Благоустройство существующих сельских улиц, по которым проходят основные автомобильные дороги, предусматривающее строительство тротуаров и полос озеленения	В соответствии с проектом	1 этап: 2017-2021 гг.	В соответствии с проектом	—	—	—	—	—
4.8.	Строительство улиц местного значения в новых жилых зонах в деревнях, Бор, Колбеки, , Мозолёво-1,	В соответствии с перспективами развития сельского поселения	3 этап: 2027-2031 гг.	В соответствии с перспективами развития сельского поселения	—	—	—	—	—
4.9.	Создание пешеходно-транспортных направлений	≈7060 п.м.	2 этап: 2022-2026 гг.	12355,0	3088,75	—	9266,25	—	—

№ п/п	Наименование инвестиционного проекта	Технические параметры проекта	Срок реализации проекта	Финансовые затраты					Примечание
				ВСЕГО	в том числе:				
					Местный бюджет	Районный бюджет	Областной бюджет	Иные источники	
	Мозолёво-1 – Пустая Глина – Рудная Горка убрать								
5.	МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА, ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КОММУНАЛЬНЫХ И ДОРОЖНЫХ СЛУЖБ								
5.1.	–	–	–	–	–	–	–	–	–
6.	МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ СЕТИ ДОРОГ ПОСЕЛЕНИЯ								
6.1.	Исправление профиля оснований щебеночных с добавлением нового материала дороги в д. Большой Остров	≈1220 п.м.	2017г.	2135	533,75	–	1601,25	–	–
6.2.	Исправление профиля оснований щебеночных с добавлением нового материала дороги в д. Колбеки	≈1377 п.м.	2017г.	2409,75	602,44	–	1807,31	–	–
6.3.	Исправление профиля оснований щебеночных с добавлением нового материала дороги в д. Золотово	≈1020 п.м.	2017г.	1785	446,25	–	1338,75	–	–
6.4.	Исправление профиля оснований щебеночных с добавлением нового материала дороги в д. Дмитрово	≈460 п.м.	2017г.	805	201,25	–	603,75	–	–
6.5.	Исправление профиля оснований щебеночных с добавлением нового материала дороги в п. Ларьян	≈2371 п.м.	2017-2019 гг.	4149,25	1037,31	–	3111,94	–	–
6.6.	Ремонт автодороги общего пользования местного значения, участок от автодороги регионального значения «Подъезд к г. Бокситогорск» в сторону отделения почтовой	160 п.м.	2017г.	735,855	262,055	–	473,800	–	–

№ п/п	Наименование инвестиционного проекта	Технические параметры проекта	Срок реализации проекта	Финансовые затраты					Примечание
				ВСЕГО	в том числе:				
					Местный бюджет	Районный бюджет	Областной бюджет	Иные источники	
	связи протяжённостью 160 м в пос. Сельхозтехника								
6.7.	Исправление профиля оснований щебеночных с добавлением нового материала в д. Заполье	300 п.м.	2 этап: 2022-2026 гг.	525,0	131,25	—	393,75	—	—
6.8.	Исправление профиля оснований щебеночных с добавлением нового материала в д. Рудная Горка	650 п.м.	3 этап: 2027-2031 гг.	1137,5	284,37	—	853,13	—	—
6.9.	Исправление профиля оснований щебеночных с добавлением нового материала в д. Максимова Гора	300 п.м.	3 этап: 2027-2031 гг.	525,0	131,25	—	393,75	—	—
6.10.	Исправление профиля оснований щебеночных с добавлением нового материала в д. Жилоток	≈760 п.м.	2 этап: 2022-2026 гг.	1330,0	332,5	—	997,5	—	—
6.11.	Исправление профиля оснований щебеночных с добавлением нового материала в д. Селище	450 п.м.	3 этап: 2027-2031 гг.	787,5	196,87	—	590,63	—	—
6.12.	Исправление профиля оснований щебеночных с добавлением нового материала в д. Славкого	500 п.м.	3 этап: 2027-2031 гг.	875,0	218,75	—	656,25	—	—
6.13.	Исправление профиля оснований щебеночных с добавлением нового материала в д. Болото	1300 п.м.	2 этап: 2022-2026 гг.	2275,0	568,75	—	1706,25	—	—
6.14.	Исправление профиля оснований щебеночных с добавлением нового материала в д. Мошня	350 п.м.	2 этап: 2022-2026 гг.	612,5	153,12	—	459,38	—	—
6.15.	Исправление профиля оснований щебеночных с добавлением нового материала в д. Бороватое	850 п.м.	3 этап: 2027-2031 гг.	1487,5	371,87	—	1115,63	—	—
6.16.	Исправление профиля оснований	700 п.м.	2 этап:	1225,0	306,25	—	918,75	—	—

№ п/п	Наименование инвестиционного проекта	Технические параметры проекта	Срок реализации проекта	Финансовые затраты					Примечание
				ВСЕГО	в том числе:				
					Местный бюджет	Районный бюджет	Областной бюджет	Иные источники	
	щебеночных с добавлением нового материала в д. Половное		2022-2026 гг.						
6.17.	Исправление профиля оснований щебеночных с добавлением нового материала в д. Овинец	500 п.м.	2 этап: 2022-2026 гг.	875,0	218,75	—	656,25	—	—
6.18.	Исправление профиля оснований щебеночных с добавлением нового материала в д. Пареево	530 п.м.	2 этап: 2022-2026 гг.	927,5	231,87	—	695,63	—	—
6.19.	Исправление профиля оснований щебеночных с добавлением нового материала в д. Савино	500 п.м.	3 этап: 2027-2031 гг.	875,0	218,75	—	656,25	—	—
6.20.	Исправление профиля оснований щебеночных с добавлением нового материала в д. Дорогоши	200 п.м.	2 этап: 2022-2026 гг.	350,0	87,5	—	262,5	—	—
6.21.	Исправление профиля оснований щебеночных с добавлением нового материала в д. Зубакино	300 п.м.	2 этап: 2022-2026 гг.	525,0	131,25	—	393,75	—	—
6.22.	Ремонт твердого покрытия в д. Бор и дворовых территорий	3513 п.м.	3 этап: 2027-2031 гг.	6147,75	1536,94	—	4610,81	—	—
7.	ТЕХНИЧЕСКАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ								
7.1.	Ежегодная актуализация Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры	1 шт.	2018-2035 гг.	1800,0	1800,0	—	—	—	—
7.2.	Разработка и актуализация проекта схемы организации дорожного движения	1 шт.	2017-2035 гг.	500,0	500,0	—	—	—	—
	ИТОГО по источникам финансирования			—	15936,525	0	37087,33	0	—
ИТОГО за весь период реализации Программы				53023,855					—

5.2. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Наименование инвестиционного проекта	Объем финансирова ния, тыс. руб.	1 ЭТАП					2 ЭТАП	3 ЭТАП	4 ЭТАП
		2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026	2027-2031	2032-2035
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ИТОГО:	—	—	—	—	—	—	—	—	—

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

Наименование инвестиционного проекта	Объем финансирова ния, тыс. руб.	1 ЭТАП					2 ЭТАП	3 ЭТАП	4 ЭТАП
		2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026	2027-2031	2032-2035
Капитальный ремонт автобусной остановки в п. Ларьян	547,0	547,0	—	—	—	—	—	—	—
Строительство автобусной остановки в п. Ларьян	623,0	—	—	623,0	—	—	—	—	—
Возведение остановочных павильонов на линиях пригородного автобуса	В соответствие с проектом	—	—	—	—	—	—	—	—
Развитие существующей автобусной маршрутной сети с тем, чтобы охватить транспортным обслуживанием все населенные пункты поселения	В соответствие с проектом	—	—	—	—	—	—	—	—
Ремонт и дальнейшее обслуживание автобусных остановок	В соответствие с проектом	—	—	—	—	—	—	—	—
ИТОГО:	1170	547,0	—	623,0	—	—	—	—	—

Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом.

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

Наименование инвестиционного проекта	Объем финансирова ния, тыс. руб.	1 ЭТАП					2 ЭТАП	3 ЭТАП	4 ЭТАП
		2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026	2027-2031	2032-2035
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ИТОГО:	—	—	—	—	—	—	—	—	—

5.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Наименование инвестиционного проекта	Объем финансирова ния, тыс. руб.	1 ЭТАП					2 ЭТАП	3 ЭТАП	4 ЭТАП
		2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026	2027-2031	2032-2035
Создание сети транспортно-пешеходных направлений, проектируемых на базе существующих и новых автомобильных, лесных и проселочных дорог.	В соответствии с проектом	—	—	—	—	—	—	—	—
Строительство тротуара от п. Сельхозтехника в направлении г. Бокситогорска «Подъезд к г. Бокситогорску»	3500,0	—	3500,0	—	—	—	—	—	—
Строительство тротуара от дома № 5 до дома № 15 (д. Бор)	411,25	—	—	—	411,25	—	—	—	—
Строительство тротуара от региональной дороги до средней школы (от поворота на школу до самой школы)	455,0	—	—	455,0	—	—	—	—	—
Строительство тротуара от дома № 9 до дома № 13 вдоль дороги (д. Бор)	332,5	—	332,5	—	—	—	—	—	—
Строительство улиц местного значения в новых жилых зонах в п. Сельхозтехника	В соответствии с перспективами развития сельского поселения	—	—	—	—	—	—	—	—
Благоустройство существующих сельских улиц, по которым проходят основные автомобильные дороги, предусматривающее строительство тротуаров и полос озеленения	В соответствии с проектом	—	—	—	—	—	—	—	—
Строительство улиц местного	В соответствии с	—	—	—	—	—	—	—	—

Наименование инвестиционного проекта	Объем финансирова ния, тыс. руб.	1 ЭТАП					2 ЭТАП	3 ЭТАП	4 ЭТАП
		2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026	2027-2031	2032-2035
значения в новых жилых зонах в деревнях Бор, Колбеки, , Мозолёво-1	перспективами развития сельского поселения								
Создание пешеходно- транспортных направлений Мозолёво-1 – Пустая Глина – Рудная Горка	12355,0	–	–	–	–	–	12355,0	–	–
ИТОГО:	17053,75	–	3832,5	455,0	411,25	–	12355,0	–	–

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

- проектирование и устройство тротуаров с твердым покрытием.

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

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

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

Наименование инвестиционного проекта	Объем финансирова ния, тыс. руб.	1 ЭТАП					2 ЭТАП	3 ЭТАП	4 ЭТАП
		2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026	2027-2031	2032-2035
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ИТОГО:	—	—	—	—	—	—	—	—	—

5.7. Мероприятия по развитию сети дорог поселения

Наименование инвестиционного проекта	Объем финансирова ния, тыс. руб.	1 ЭТАП					2 ЭТАП	3 ЭТАП	4 ЭТАП
		2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026	2027-2031	2032-2035
Исправление профиля оснований щебеночных с добавлением нового материала дороги в д. Большой Остров	2135	2135	—	—	—	—	—	—	—
Исправление профиля оснований щебеночных с добавлением нового материала дороги в д. Колбеки	2409,75	2409,75	—	—	—	—	—	—	—
Исправление профиля оснований щебеночных с добавлением нового материала дороги в д. Золотово	1785	1785	—	—	—	—	—	—	—
Исправление профиля оснований щебеночных с добавлением нового материала дороги в д. Дмитрово	805	805	—	—	—	—	—	—	—
Исправление профиля оснований щебеночных с добавлением нового материала дороги в п. Ларьян	4149,25	1389,25	1380,0	1380,0	—	—	—	—	—
Ремонт автодороги общего пользования местного значения, участок от автодороги регионального значения «Подъезд к г. Бокситогорск» в сторону отделения почтовой связи протяжённостью 160 м в пос. Сельхозтехника	735,855	735,855	—	—	—	—	—	—	—
Исправление профиля оснований щебеночных с добавлением нового материала в д. Заполье	525,0	—	—	—	—	—	525,0	—	—

Наименование инвестиционного проекта	Объем финансирова ния, тыс. руб.	1 ЭТАП					2 ЭТАП	3 ЭТАП	4 ЭТАП
		2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026	2027-2031	2032-2035
Исправление профиля оснований щебеночных с добавлением нового материала в д. Рудная Горка	1137,5	—	—	—	—	—	—	1137,5	—
Исправление профиля оснований щебеночных с добавлением нового материала в д. Максимова Гора	525,0	—	—	—	—	—	—	525,0	—
Исправление профиля оснований щебеночных с добавлением нового материала в д. Жилоток	1330,0	—	—	—	—	—	1330,0	—	—
Исправление профиля оснований щебеночных с добавлением нового материала в д. Селище	787,5	—	—	—	—	—	—	787,5	—
Исправление профиля оснований щебеночных с добавлением нового материала в д. Славкого	875,0	—	—	—	—	—	—	875,0	—
Исправление профиля оснований щебеночных с добавлением нового материала в д. Болото	2275,0	—	—	—	—	—	2275,0	—	—
Исправление профиля оснований щебеночных с добавлением нового материала в д. Мошня	612,5	—	—	—	—	—	612,5	—	—
Исправление профиля оснований щебеночных с добавлением нового материала в д. Бороватое	1487,5	—	—	—	—	—	—	1487,5	—
Исправление профиля оснований щебеночных с добавлением нового материала в д. Половное	1225,0	—	—	—	—	—	1225,0	—	—
Исправление профиля оснований щебеночных с добавлением нового материала в д. Овинец	875,0	—	—	—	—	—	875,0	—	—
Исправление профиля оснований	927,5	—	—	—	—	—	927,5	—	—

Наименование инвестиционного проекта	Объем финансирова ния, тыс. руб.	1 ЭТАП					2 ЭТАП	3 ЭТАП	4 ЭТАП
		2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026	2027-2031	2032-2035
щебеночных с добавлением нового материала в д. Пареево									
Исправление профиля оснований щебеночных с добавлением нового материала в д. Савино	875,0	—	—	—	—	—	—	875,0	—
Исправление профиля оснований щебеночных с добавлением нового материала в д. Дорогоши	350,0	—	—	—	—	—	350,0	—	—
Исправление профиля оснований щебеночных с добавлением нового материала в д. Зубакино	525,0	—	—	—	—	—	525,0	—	—
Ремонт твердого покрытия в д. Бор и дворовых территорий	6147,75	—	—	—	—	—	—	6147,75	—
ИТОГО:	32500,105	9259,855	1380	1380	—	—	8645	11835,25	—

5.8. Мероприятия по разработке технической документации

Наименование инвестиционного проекта	Объем финансирова ния, тыс. руб.	1 ЭТАП					2 ЭТАП	3 ЭТАП	4 ЭТАП
		2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026	2027-2031	2032-2035
Ежегодная актуализация Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры	1800,0	–	–	100,0	100,0	100,0	500,0	500,0	500,0
Актуализация проекта схемы организации дорожного движения	500,0	200,0	–	–	–	–	100,0	100,0	100,0
ИТОГО:	2300	200,0	–	100	100	100	600	600	600

5.9. Финансовые потребности для реализации мероприятий Программы

Наименование инвестиционного проекта	Объем финансирова ния, тыс. руб.	1 ЭТАП					2 ЭТАП	3 ЭТАП	4 ЭТАП
		2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026	2027-2031	2032-2035
Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов	1170	547	0	623	0	0	0	0	0
Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения	17053,75	0	3832,5	455	411,25	0	12355	0	0
Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Мероприятия по развитию сети дорог поселения	32500,105	9259,855	1380	1380	0	0	8645	11835,25	0
Мероприятия по разработке технической документации	2300	200	0	100	100	100	600	600	600
ИТОГО:	53023,855	10006,86	5212,5	2558	511,25	100	21600	12435,25	600

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

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

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

- Оценка эффективности реализации муниципальной программы осуществляется ежегодно по итогам ее исполнения за отчетный финансовый год и в целом после завершения ее реализации координатором совместно с ответственным исполнителем и соисполнителями.
- Оценка эффективности муниципальной программы осуществляется с использованием следующих критериев: полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы; степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы;
- Расчет итоговой оценки эффективности муниципальной программы за отчетный финансовый год осуществляется в три этапа, отдельно по каждому из критериев оценки эффективности муниципальной программы:
 - 1-й этап - расчет P_1 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы»;
 - 2-й этап - расчет P_2 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы»;
 - 3-й этап - расчет $P_{\text{итог}}$ - итоговой оценки эффективности муниципальной программы.
- Итоговая оценка эффективности муниципальной программы ($P_{\text{итог}}$) не является абсолютным и однозначным показателем эффективности муниципальной программы. Каждый критерий подлежит самостоятельному анализу причин его выполнения (или невыполнения) при оценке эффективности реализации муниципальной программы.
- Расчет P_1 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующей формуле:

$$P_1 = \frac{V_{\text{факт}} + u}{V_{\text{пл}}} \cdot 100\%, \text{ где:}$$

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

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

u – сумма «положительной экономии».

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

- Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджетов на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям:
 - муниципальная программа выполнена в полном объеме, если $P_1 = 100\%$;
 - муниципальная программа в целом выполнена, если $80\% < P_1 < 100\%$;
 - муниципальная программа не выполнена, если $P_1 < 80\%$.
- Расчет P_2 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по формуле:

$$P_2 = \frac{\sum K_i}{N} \cdot 100\%, \text{ где:}$$

$i = 1$

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

N – число планируемых значений показателей муниципальной программы.

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

$$K_i = \frac{\Pi_{i \text{ факт}}}{\Pi_{i \text{ пл}}} \cdot 100\%, \text{ где:}$$

$\Pi_{i \text{ факт}}$ – фактическое значение i показателя за отчетный год;

$\Pi_{i \text{ пл}}$ – плановое значение i показателя на отчетный год.

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

$$K_i = 100\%$$

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

$$K_i = 0\%$$

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

- муниципальная программа перевыполнена, если $P_2 > 100\%$;
- муниципальная программа выполнена в полном объеме, если $90\% < P_2 < 100\%$;
- муниципальная программа в целом выполнена, если $75\% < P_2 < 95\%$ муниципальная программа не выполнена, если $P_2 < 75\%$.

- Итоговая оценка эффективности муниципальной программы осуществляется по формуле:

$$P_{\text{итог}} = \frac{P_1 + P_2}{2}, \text{ где:}$$

$P_{\text{итог}}$ – итоговая оценка эффективности муниципальной программы за отчетный год.

- Интерпретация итоговой оценки эффективности муниципальной программы осуществляется по следующим критериям:
 - $P_{\text{итог}} > 100\%$ высокоэффективная;
 - $90\% < P_{\text{итог}} < 100\%$ эффективная;
 - $75\% < P_{\text{итог}} < 90\%$ умеренно эффективная;
 - $P_{\text{итог}} < 75\%$ неэффективная.

7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОННЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

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

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

В ноябре 2014 года в план мероприятий («дорожную карту») «Совершенствование правового регулирования градостроительной деятельности и улучшение предпринимательского климата в сфере строительства» (утвержденный распоряжением Правительства РФ от 29 июля 2013 г. № 1336-р) было включено мероприятие по установлению обязанности органов местного самоуправления утверждать программы развития транспортной и социальной инфраструктуры (далее также – Программы) в 6-месячный срок с даты утверждения генеральных планов. Затем, в конце декабря 2014 года в Градостроительный кодекс РФ были внесены изменения, касающиеся программ комплексного развития социальной инфраструктуры.

Сегодня, в соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса РФ, к полномочиям органов местного самоуправления городских округов и поселений в области градостроительной деятельности относятся разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений (соответственно).

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

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

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа, поселения – документ, устанавливающий перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения, городского округа, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития

муниципального образования планом и программой комплексного социально-экономического развития поселения, городского округа, инвестиционными программами субъектов естественных монополий, договорами о развитии застроенных территорий, договорами о комплексном освоении территорий, иными инвестиционными программами и договорами, предусматривающими обязательства застройщиков по завершению в установленные сроки мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

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

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

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

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

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

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

Развитие транспорта на территории поселения должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных. Транспортная система МО Борское сельское поселение является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления

станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры.

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

8. УПРАВЛЕНИЕ И КОНТРОЛЬ НАД ХОДОМ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ

8.1. Ответственные за реализацию Программы

Система управления Программой и контроль над ходом ее выполнения определяется в соответствии с требованиями, определенными действующим законодательством.

Механизм реализации Программы базируется на принципах четкого разграничения полномочий и ответственности всех исполнителей программы.

Заказчиком Программы является администрация муниципального образования Борское сельское поселение. Ответственным за реализацию Программы в рамках подразделений администрации, является лицо, назначаемое постановлением главы администрации муниципального образования Борское сельское поселение в соответствии с установленным порядком. При реализации Программы назначаются координаторы Программы, обеспечивающее общее управление реализацией конкретных мероприятий Программы. Координаторы Программы несут ответственность за своевременность и эффективность действий по реализации программных мероприятий, а также за достижение утвержденных значений целевых показателей, эффективности развития систем коммунальной инфраструктуры муниципального образования Борское сельское поселение.

Основными функциями администрации муниципального образования Борское сельское поселение по реализации Программы являются:

- оценка эффективности использования финансовых средств;
- вынесение заключения по вопросу возможности выделения бюджетных средств на реализацию Программы;
- реализация мероприятий Программы;
- подготовка и уточнение перечня программных мероприятий и финансовых потребностей на их реализацию;
- организационное, техническое и методическое содействие организациям, участвующим в реализации Программы;
- обеспечение взаимодействия органов местного самоуправления и организаций, участвующих в реализации Программы;
- мониторинг и анализ реализации Программы;
- сбор информации о ходе выполнения производственных и инвестиционных программ организаций в рамках проведения мониторинга Программы;
- осуществление оценки эффективности Программы и расчет целевых показателей и индикаторов реализации Программы;
- подготовка заключения об эффективности реализации Программы;
- подготовка докладов о ходе реализации Программы главе администрации муниципального образования и предложений о ее корректировке;
- осуществление мероприятий в сфере информационного освещения и сопровождения реализации Программы.

В рамках осуществляемых функций администрация муниципального образования Борское сельское поселение подготавливает соответствующие необходимые документы для использования организациями, участвующими в реализации Программы.

Общий контроль над ходом реализации Программы осуществляет глава администрации муниципального образования Борское сельское поселение.

Финансовое обеспечение мероприятий Программы осуществляется за счет средств бюджета муниципального образования Борское сельское поселение, бюджета Ленинградской области, средств предприятий автотранспортного комплекса, осуществляющих деятельность на территории муниципалитета и прочих источников финансирования.

К реализации мероприятий могут привлекаться средства областного и федерального бюджетов в рамках финансирования областных и федеральных программ по развитию систем транспортной инфраструктуры.

Объемы финансирования Программы за счет средств бюджета муниципального образования Борское сельское поселение носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке при формировании и утверждении проекта бюджета муниципалитета на очередной финансовый год.

Финансирование расходов на реализацию Программы осуществляется в порядке, установленном бюджетным процессом муниципального образования Борское сельское поселение.

8.2. План график работ по реализации Программы

Сроки реализации инвестиционных проектов, включенных в Программу, должны соответствовать срокам, определенным в Программах инвестиционных проектов.

Реализация программы осуществляется поэтапно:

- 1 этап: 2017 - 2021 гг.;
- 2 этап: 2022 - 2026 гг.;
- 3 этап: 2027 - 2031 гг.;
- 4 этап: 2032 - 2035 гг.

Принятие решений по выделению бюджетных средств, подготовка и проведение конкурсов на привлечение инвесторов, в том числе по договорам концессии, осуществляется в соответствии с порядком, установленным в нормативных правовых актах Ленинградской области.

8.3. Порядок предоставления отчетности по выполнению Программы

Предоставление отчетности по выполнению мероприятий Программы осуществляется в рамках ежегодного мониторинга.

Целью мониторинга выполнения Программы является ежегодный контроль ситуации, а также анализ выполнения мероприятий по модернизации и развитию транспортной инфраструктуры, предусмотренных Программой.

Мониторинг Программы комплексного развития систем коммунальной инфраструктуры включает следующие этапы:

- Периодический сбор информации о результатах выполнения мероприятий Программы, а также информации о состоянии и развитии транспортной инфраструктуры;
- Анализ данных о результатах планируемых и фактически проводимых преобразований транспортной инфраструктуры.

На основе результатов мониторинга выполнения Программы администрацией муниципального образования Борское сельское поселение формируется информационная

аналитическая база об изменении целевых показателей Программы. Данная информационная база используется для оценки Программы, а также для принятия решений о ее корректировке.

Порядок предоставления отчетности и формы отчетности по выполнению Программы устанавливаются муниципальными правовыми актами администрации муниципального образования Борское сельское поселение.

В составе ежегодного отчета о ходе работ по Программе представляется информация об оценке эффективности реализации Программы по следующим критериям:

1. Критерий «Степень достижения планируемых результатов целевых индикаторов реализации мероприятий Программы» базируется на анализе целевых показателей, указанных в Программе, и рассчитывается по формуле:

$$КЦИ_i = \frac{ЦИФ_i}{ЦИП_i}, \text{ где:}$$

$КЦИ_i$ – степень достижения i -го целевого индикатора Программы;

$ЦИФ_i$ ($ЦИП_i$) – фактическое (плановое) значение i -го целевого индикатора Программы.

Значение показателя $КЦИ_i$ должно быть больше либо равно 1.

2. Критерий «Степень соответствия бюджетных затрат на мероприятия Программы запланированному уровню затрат» рассчитывается по формуле:

$$КБЗ_i = \frac{БЗФ_i}{БЗП_i}, \text{ где:}$$

$КБЗ_i$ – степень соответствия бюджетных затрат i -го мероприятия Программы;

$БЗФ_i$ ($БЗП_i$) – фактическое (плановое, прогнозное) значение бюджетных затрат i -го мероприятия Программы.

Значение показателя $КБЗ_i$ должно быть меньше либо равно 1.

3. Критерий «Эффективность использования бюджетных средств на реализацию отдельных мероприятий» показывает расход бюджетных средств на i -е мероприятие Программы в расчете на 1 единицу прироста целевого индикатора по тому же мероприятию и рассчитывается по формулам:

$$ЭП_i = \frac{БРП_i}{ЦИП_i}; \quad ЭФ_i = \frac{БРФ_i}{ЦИФ_i} \text{ где:}$$

$ЭП_i$ ($ЭФ_i$) – плановая (фактическая) отдача бюджетных средств по i -му мероприятию Программы;

$БРП_i$ ($БРФ_i$) – плановый (фактический) расход бюджетных средств на i -е мероприятие Программы;

$ЦИП_i$ ($ЦИФ_i$) – плановое (фактическое) значение целевого индикатора по i -му мероприятию Программы.

Значение показателя $ЭФ_i$ не должно превышать значение показателя $ЭП_i$.

8.4. Порядок и сроки корректировки Программы

Внесение изменений в Программу осуществляется по итогам анализа отчета о ходе выполнения Программы путем внесения изменений в соответствующие Решения Совета муниципального образования Борское сельское поселение, которым утверждена Программа.

Корректировка Программы осуществляется в случаях:

- Отклонений в выполнении мероприятий Программы в предшествующий период;
- Приведение объемов финансирования Программы в соответствие с фактическим уровнем цен и фактическими условиями бюджетного финансирования;
- Снижения результативности и эффективности использования средств бюджетной системы;
- Уточнения мероприятий, сроков реализации объемов финансирования мероприятий.

Координаторы Программы в течение 2 месяцев после утверждения отчета о ходе выполнения Программы составляют предложения по корректировке Программы и представляют их для утверждения в установленном порядке.

Таблица 8.1

План проведения мониторинга, оценки и корректировки Программы комплексного развития систем коммунальной инфраструктуры

№ п/п	Мероприятия	Срок реализации	Ответственный исполнитель	Результат
1.	Мониторинг по основным индикаторам и целевым показателям	Ежегодно	Администрация МО Борское сельское поселение	Годовой отчет об итогах мониторинга реализации Программы
2.	Круглый стол по обсуждению результатов мониторинга	Ежегодно	Администрация МО Борское сельское поселение	Рекомендации по корректировке текущих плановых документов
3.	Оценка реализации Программы комплексного развития	Не чаще чем один раз в три года	Администрация МО Борское сельское поселение	Сводные рекомендации по корректировке разделов Программы
4.	Программная сессия	Не чаще чем один раз в три года	Администрация МО Борское сельское поселение	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры (с изменениями)
5.	Утверждение откорректированной версии «Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры»	В случае корректировки разделов Программы	Собрание Совета депутатов	Утвержденная Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры (с изменениями)

Приложение. Письмо от МРЭО ГИБДД №13 ГУ МВД России по СПб и ЛО



МВД России



Главное Управление
Министерства Внутренних Дел
Российской Федерации
по г. СПб и ЛО
УГИБДД



МРЭО ГИБДД № 13
ГУ МВД России по СПб и ЛО
ул. Плаунская, д.3, г.Тихвин,
Ленинградская область, 187552
Тел.факс-8-81367-53050

17.03.17 № 72
от

АДМИНИСТРАЦИЯ

Борского сельского поселения
Бокситогорского муниципального
района
Ленинградской области

д.44, дер.Бор,
Бокситогорский район
Ленинградская область
187643

Евдокимов А.С.
Учсть при подготовке
исхорных документов
для предоставления
органам власти
17.03.17

На Ваш запрос № 235-01/17 от 17.03.2017 г. сообщаем, что согласно Приложения № 2 к Приказу МВД РФ № 1001 от 24.11.2008 года п.52 сведения о совершенных регистрационных действиях, зарегистрированных транспортных средствах, собственниках и владельцах транспортных средств, а также документы (копии документов), послуживших основанием для совершения регистрационных действий, на основании письменного запроса выдаются:

- судам, органам прокуратуры, следствия, дознания в связи с находящимися в их производстве уголовными, гражданскими делами, делами об административных правонарушениях, судебным приставам-исполнителям в связи с осуществлением ими функций по исполнению судебных актов или актов других органов, а также налоговым, таможенным и другим органам и лицам в случаях и порядке, предусмотренных законодательством Российской Федерации;
- подразделениям Госавтоинспекции при выполнении возложенных на них задач.

Врио начальника МРЭО ГИБДД № 13
подполковник полиции

В.А.Сковородников

