|  |
| --- |
| D:\2. Документы\2. ООО НПГ ЭНЕРГИЯ ПРАЙМ\Логотип\Лого. Шапка для документов ЭП.jpg  D:\Объекты\НПГ ЭНЕРГИЯ ПРАЙМ\2017 Год\АМО Вистинское СП КМр ЛО [ПКР ТИ]\Исходная Инфа\Символика\Вистинское СП. Герб.png  **ПРОГРАММА**  **КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ «ВИСТИНСКОЕ СЕЛЬСКОЕ ПОСЕЛЕНИЕ» МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ «КИНГИСЕППСКИЙ МУНИЦИПАЛЬНЫЙ РАЙОН» 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 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| |  |  | | --- | --- | |  | УТВЕРЖДЕНО:  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  «\_\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2017 год |   **ПРОГРАММА**  **КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ «ВИСТИНСКОЕ СЕЛЬСКОЕ ПОСЕЛЕНИЕ» МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ «КИНГИСЕППСКИЙ МУНИЦИПАЛЬНЫЙ РАЙОН» ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ**  **НА ПЕРИОД 2017-2021 ГОДЫ И НА ПЕРСПЕКТИВУ ДО 2035 ГОДА**  г. Санкт-Петербург,  2017 год |

Оглавление

[1. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ 5](#_Toc496139188)

[2. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 8](#_Toc496139189)

[2.1. Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации 8](#_Toc496139190)

[2.2. Социально-экономическая характеристика поселения, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта 11](#_Toc496139191)

[2.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта 18](#_Toc496139192)

[2.4. Характеристика сети дорог поселения, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог 20](#_Toc496139193)

[2.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами) 26](#_Toc496139194)

[2.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования 26](#_Toc496139195)

[2.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения 27](#_Toc496139196)

[2.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб 27](#_Toc496139197)

[2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения 28](#_Toc496139198)

[2.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения 29](#_Toc496139199)

[2.11. Характеристика существующих условий и перспективы развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения 32](#_Toc496139200)

[2.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения 34](#_Toc496139201)

[2.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры 35](#_Toc496139202)

[3. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ 37](#_Toc496139203)

[3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения 37](#_Toc496139204)

[3.2. Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения 49](#_Toc496139205)

[3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта 50](#_Toc496139206)

[3.4. Прогноз развития дорожной сети поселения 51](#_Toc496139207)

[3.5. Прогноз уровня автомобилизации, п араметров дорожного движения 54](#_Toc496139208)

[3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения 56](#_Toc496139209)

[3.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения 57](#_Toc496139210)

[4. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПО ЦЕЛЕВЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ 58](#_Toc496139211)

[5. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) И ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ 62](#_Toc496139212)

[5.1. Общая Программа инвестиционных проектов 63](#_Toc496139213)

[5.2. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта 69](#_Toc496139214)

[5.3. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования и созданию транспортно-пересадочных узлов 70](#_Toc496139215)

[5.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства 71](#_Toc496139216)

[5.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения 72](#_Toc496139217)

[5.6. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб 73](#_Toc496139218)

[5.7. Мероприятия по развитию сети дорог поселения 74](#_Toc496139219)

[5.8. Мероприятия по разработке технической документации 77](#_Toc496139220)

[5.9. Финансовые потребности для реализации мероприятий Программы 78](#_Toc496139221)

[6. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 79](#_Toc496139222)

[7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОННЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 82](#_Toc496139223)

[8. УПРАВЛЕНИЕ И КОНТРОЛЬ НАД ХОДОМ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ 85](#_Toc496139224)

[8.1. Ответственные за реализацию Программы 85](#_Toc496139225)

[8.2. План график работ по реализации Программы 86](#_Toc496139226)

[8.3. Порядок предоставления отчетности по выполнению Программы 86](#_Toc496139227)

[8.4. Порядок и сроки корректировки Программы 87](#_Toc496139228)

[Приложение 1. Ответ УМВД России по Кингисеппскому муниципальному району ЛО о дорожно-транспортных происшествиях 89](#_Toc496139229)

[Приложение 2. Ответ МРЭО ГИБДД №11 ГУ МВД России по СПб и ЛО о количестве автотранспортных средств 90](#_Toc496139230)

[Приложение №3. Карты движения транспортных средств от организаций и предприятий 92](#_Toc496139231)

[Приложение №4. Тротуарная сеть. Существующее положение и перспектива развития 93](#_Toc496139232)

[Приложение №5. Прочие объекты транспортной инфраструктуры 95](#_Toc496139233)

# ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование Программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Вистинское сельское поселение» муниципального образования «Кингисеппский муниципальный район» 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; * Устав муниципального образования «Вистинское сельское поселение» муниципального образования «Кингисеппский муниципальный район» 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 «Вистинское сельское поселение» муниципального образования «Кингисеппский муниципальный район» Ленинградской области |
| Разработчик Программы | ООО «Научно-Промышленная Группа «ЭНЕРГИЯ ПРАЙМ»  Юридический адрес:  192148, Российская Федерация, г. Санкт-Петербург, пр. Елизарова, д. 38, лит. А, оф. 314.  Контакты:  8 (812) 988-50-23, [ENERGIYA-PRIME@yandex.ru](mailto:ENERGIYA-PRIME@yandex.ru)  8 (812) 987-40-23, [Xpert.2012@yandex.ru](mailto: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; * к 2035 году строительство улиц местного значения не планируется; * увеличение количества автозаправочных станций к 2035 году – 3 ед.; * увеличение протяженности тротуарной сети к 2035 году – 3,21 км. * увеличение количества стоянок длительного времени – 7 ед. |
| 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 **730 974,58 тыс. рублей**, в том числе по годам:   * 2017 год – **0,00 рублей**; * 2018 год – **6 799,65 тыс. рублей**; * 2019 год – **26 422,92 тыс. рублей**; * 2020 год – **30 949,30 тыс. рублей**; * 2021 год – **74 076,80 тыс. рублей**; * С 2022 по 2026 годы – **184 811,0 тыс. рублей**; * С 2027 по 2031 годы – **223 231,48 тыс. рублей**; * С 2032 по 2035 годы – **186 983,43 тыс. рублей**.   К источникам финансирования программных мероприятий относятся:   * бюджет Ленинградской области; * бюджет муниципального образования «Вистинское сельское поселение»; * прочие источники финансирования, включая средства инвесторов.   Таким образом, финансирование Программы составляет **730 974,58 тыс. рублей**, в том числе за счет:   * бюджет Ленинградской области – **132 936,42 тыс. руб.**; * бюджет муниципального образования «Вистинское сельское поселение» – **495 538,16 тыс. руб.**; * прочие источники финансирования – **102 500,0 тыс. руб.**   Объемы финансирования по проектам Программы носят прогнозный характер и подлежат ежегодному уточнению, исходя из возможностей бюджетов различных уровней и степени реализации мероприятий.  Для определения объемов финансирования используются следующие нормативные документы:   * НЦС81-02-08-2017 Укрупненные нормативы цены строительства. Сборник №08. Автомобильные дороги; * Территориальные единичные расценки на ремонтно-строительные работы ТЕРр-2001 СПб; * Справочник базовых цен на проектные работы для строительства "Автомобильные дороги общего пользования". |
| 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. |

# ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

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

МО «Вистинское сельское поселение» административно входит в состав Кингисеппского муниципального района Ленинградской области. МО «Вистинское сельское поселение» расположено на южном берегу Финского залива в северной части Кингисеппского муниципального района Ленинградской области. Поселение занимает территорию Сойкинского полуострова, площадь поселения – 20299,2 га, что составляет 7,2 % территории муниципального района. С запада территория поселения омывается водами Лужской, а с востока Копорской губы Финского залива. Сельское поселение находится на расстоянии 200 км от г. Санкт-Петербург и 90 км от центра муниципального района - г. Кингисеппа.

МО «Вистинское сельское поселение» граничит:

* на юго-западе с муниципальным образованием «Усть-Лужское сельское поселение»;
* на юге с муниципальным образованием «Котельское сельское поселение»;
* на востоке с муниципальным образованием «Нежновское сельское поселение».

В состав МО «Вистинское сельское поселение» входит 19 населенных пунктов. Административный центр муниципального образования – деревня Вистино.

Таблица 2.1.

**Перечень населенных пунктов в составе МО «Вистинское сельское поселение»**

| №  п/п | Населенный пункт | Расстояние до административного центра поселения, км |
| --- | --- | --- |
| 1 | Вистино | Деревня, административный центр |
| 2 | Валяницы | деревня |
| 3 | Глинки | деревня |
| 4 | Горки | деревня |
| 5 | Дубки | деревня |
| 6 | Залесье | деревня |
| 7 | Косколово | деревня |
| 8 | Кошкино | деревня |
| 9 | Красная Горка | деревня |
| 10 | Логи | деревня |
| 11 | Логи | поселок |
| 12 | Мишино | деревня |
| 13 | Новое Гарколово | деревня |
| 14 | Пахомовка | деревня |
| 15 | Ручьи | деревня |
| 16 | Слободка | деревня |
| 17 | Сменково | деревня |
| 18 | Старое Гарколово | деревня |
| 19 | Югантово | деревня |

По территории муниципального образования «Вистинское сельское поселение» вдоль побережья проходит автодорога Санкт-Петербург - Ручьи, Копорье – Ручьи, подъезд к Морскому порту «Усть-Луга». Поселение расположено вдоль основной автомагистрали протяженностью 35 км, 17 км которой (дер. Косколово - дер. Ручьи) передано в федеральное ведение. На территории сельского поселения расположен Морской порт «Усть-Луга».

Территория МО «Вистинское сельское поселение» слабо заселена: более 60% земель занимают леса, в основном, хвойные. Порядка 40% территории занято землями сельскохозяйственного назначения, специального назначения и землями 19 населенных пунктов. Общая численность населения - 1,9 тыс. чел., в том числе административного центра сельского поселения дер. Вистино – 1,0 тыс. чел. В летнее время для поселения характерен рост численности населения, что связано с расположенными на территории поселения дачными участками. Официальной информации о численности населения в летний период нет, по оценкам Администрации поселения численность населения вырастает в 2,5 раза.

С древнейших времен население Сойкинского полуострова составляли народы финно-угорской группы - водь и ижора. Более поздними поселенцами являются русские и ингерманландские финны. В дер. Вистино расположен краеведческий музей. В нем выставлены предметы ижорского быта: одежда и утварь, часть экспозиции посвящена традиционному и современному рыболовству. В деревне Горки существует фольклорный ансамбль, исполняющий песни и частушки на ижорском языке, молодежная фольклорная группа в Вистино исполняет ижорские песни, записываемые у старожилов.

Климат морской умеренных широт, с небольшими годовыми колебаниями температуры воздуха, большой влажностью, частыми осадками. Зима довольно мягкая с частыми осадками и кратковременными похолоданиями. Весна прохладная с частыми возвратами холодов. Лето сравнительно теплое, облачное с обильными осадками. Осень теплая. Самые холодные месяцы январь-февраль (до минус 28-30º С), самые теплые месяцы – июль, август (до плюс 34-35º С). Ветры в основном северного, северо-восточного и восточного направлений. Средняя месячная скорость ветра 3-8 м/с.

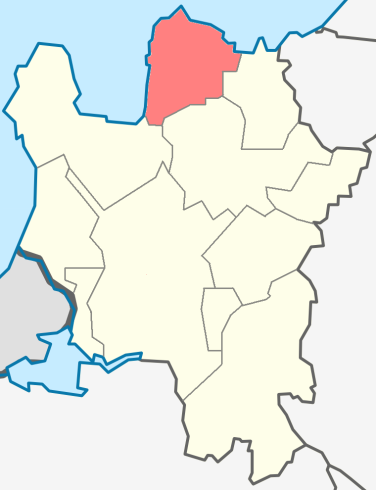
Рельеф местности МО «Вистинское сельское поселение» носит преимущественно равнинный характер, с отдельными элементами холмистой поверхности (высота Сойкинской возвышенности 136 м над уровнем моря); прибрежная территория имеет сложный рельеф. Почвы песчаные и суглинистые.

Основные реки – р. Белая, р. Черная, р. Хаболовка с притоками. На территории сельского поселения имеется озеро Суйдова. Приморское положение и обилие рек исторически определили промышленную направленность МО «Вистинское сельское поселение». Древнейшим занятием населения сельского поселения являлось рыболовство в Финском заливе. Главной промысловой рыбой до самого последнего времени была салака, также вылавливалась корюшка, ряпушка и килька. В 1951 году был образован рыболовецкий колхоз им. Кирова, позднее - рыболовецкий колхоз «Балтика». В настоящее время рыбокомбинат рыболовецкого колхоза «Балтика» закрыт. На данной территории располагается ООО "Вистинский топливный терминал".

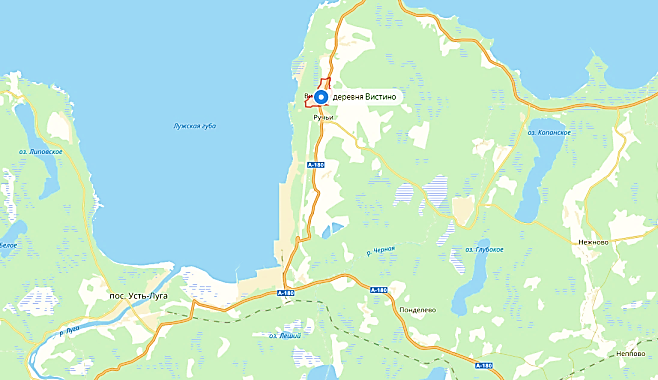
Промышленность представлена ЗАО «ЭФЭСК-ПГС», занимающимся добычей строительного песка, и ООО «Фактор», ведущим лесозаготовку.

МО «Вистинское сельское поселение» до начала реализации инвестиционных проектов являлось депрессивным, как в экономическом, так и в демографическом плане. Строительство Морского порта «Усть-Луга» дало толчок к развитию сельского поселения.

Строительство портовых терминалов, логистической инфраструктуры, развитие Индустриальной зоны «Усть-Луга» и создание международного грузового аэропорта в составе Мультимодального комплекса «Усть-Луга» на территории МО «Вистинское сельское поселение» должно способствовать созданию новых рабочих мест, создавать условия для развития транспортной, инженерной и социальной инфраструктуры поселения.



**Рисунок 2.1 – Территориальное расположение МО «Вистинское сельское поселение»**



**Рисунок 2.2 – Расположение административного центра – деревня Вистино**

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

**Демографическая ситуация**

Таблица 2.2.

**Динамика численности населения по годам**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Год | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
| Численность населения | 1891 | 1872 | 1826 | 1757 | 1720 | 1732 | 1741 | 1719 | 1700 | 1694 |

**Рисунок 2.3 – Изменение численности населения за период 2008-2016 годы**

Основной причиной сокращения численности населения стало превышение уровня смертности над уровнем рождаемости.

Таблица 2.3

**Численность населения МО «Вистинское сельское поселение» в разрезе населенных пунктов на 06.10.2017 г.**

| № | Наименование населенного пункта | 2017 |
| --- | --- | --- |
| 1 | Вистино | 884 |
| 2 | Валяницы | 59 |
| 3 | Глинки | 36 |
| 4 | Горки | 69 |
| 5 | Дубки | 28 |
| 6 | Залесье | 39 |
| 7 | Косколово | 32 |
| 8 | Кошкино | 1 |
| 9 | Красная Горка | 11 |
| 10 | д.Логи | 68 |
| 11 | пос.Логи | 13 |
| 12 | Мишино | 21 |
| 13 | Новое Гарколово | 4 |
| 14 | Пахомовка | 36 |
| 15 | Ручьи | 291 |
| 16 | Слободка | 27 |
| 17 | Сменково | 8 |
| 18 | Старое Гарколово | 12 |
| 19 | Югантово | 55 |
|  | **Всего** | **1694** |

Особенностью поселения является увеличение его численности в весенне-летний период, что связано с притоком отдыхающих на дачи из Санкт-Петербурга. Ориентировочная численность на селения в этот период составляет 5 тыс. человек. Также фактическая численность проживающих на территории поселения несколько выше официальных данных, что связано с незарегистрированными жителями, которые, в основном, работают на территории морского порта «Усть-Луга».

Большая часть населения – русские, однако на территории поселения исторически проживает коренной малочисленный народ ижора, что необходимо учитывать при интенсивном развитии территории МО «Вистинское сельское поселение». Деревню Вистино целесообразно сделать центром этнографического туризма.

**Социальная инфраструктура**

**Образование**

Сфера образования в МО «Вистинское сельское поселение» представлена следующими образовательными учреждениями:

1. Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение «Детский сад» дер. Вистино.
2. Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение «Вистинская основная общеобразовательная школа».

Мощность детского сада составляет 155 мест, число воспитанников – 66 человек. В детском саду работают 4 возрастные группы: 1 группа раннего возраста (от 1 до 3 лет), 2 общеразвивающие группы (от 3 до 4 лет и от 4 до 6 лет), и 1 группа предшкольного возраста (от 6 до 7 лет).

В ДОУ создана необходимая материальная база и условия для образовательной и воспитательной работы, накоплен опыт воспитательно-образовательной работы, позволяющий заложить фундамент знаний воспитанников, обеспечить уровень, соответствующий государственному стандарту образования, Закону Российской Федерации «Об образовании».

Детский сад оснащен мебелью, игрушками и инвентарем. Имеется необходимое физкультурное оборудование, а также методическое обеспечение. Группы оборудованы необходимой мебелью, мягким инвентарем. При оформлении групповых комнат воспитатели исходят из требований безопасности для здоровья детей используемого материала, а также характера воспитательно-образовательной модели, которая лежит в основе планирования и оборудования групп.

Имеются кабинеты: медицинского обслуживания, физкультурный зал и музыкальный зал, детская библиотека, уголок избы для приобщения к истокам русской культуры, которые оснащены удобным оборудованием. В ДОУ имеются технические средства: магнитофон, музыкальный центр, компьютеры, сканер, принтер. Имеется достаточное количество методической литературы и учебно-наглядных пособий для обеспечения воспитательно-образовательного процесс в ДОУ. Организовано четырехразовое детское питание.

В ДОУ работают 7 педагогов, в т.ч. 1 педагог с первой квалификационной категорией. ДОУ в образовательных, культурно-познавательных и иных целях осуществляет внешние связи со следующими учреждениями:

* Вистинская средняя образовательная школа;
* Краеведческий музей;
* Дом культуры;
* Библиотека;
* Вистинская амбулатория;
* Музей в СОШ в д. Вистино;
* Художественные выставки при ДК Вистино;
* Сойкинское лесничество.

Дошкольным образовательным учреждением сформулированы основные направления развития учреждения на перспективу:

* удовлетворение запросов родителей на представление дополнительных образовательных услуг;
* повышение статуса ДОУ;
* создание условий для развития творческого потенциала и творческого развития каждого ребенка;
* предоставление каждому педагогу возможности повышать свою профессиональную квалификацию;
* улучшение материально – технической базы в учреждении;
* систематизация работы педагогов ДОУ по использованию в учебно-воспитательном процессе здоровьесберегающих технологий, проектная деятельность;
* повышение качества воспитания и образования, определенных в программах;
* совершенствование работы с семьей с целью обеспечения родителей знаниями по вопросам дошкольного воспитания;
* внедрение собственных наработок в учебно-воспитательном процессе образовательного учреждения.

Мощность общеобразовательной школы составляет 450 мест, число обучающихся – 106 человек. Обучение в Вистинской школе осуществляется с 1 по 11 класс.

В штате школы работают 18 преподавателей, в т.ч. 9 – с высшей квалификационной категорией, 1 медицинская сестра.

В школе имеется мастерская общей вместимостью 15 человек, актовый и физкультурный залы, столовая на 120 мест, собственный музей. Также в школе имеется учебно-опытный участок площадью 5000 кв. м. В школьной библиотеке имеются в наличии 6389 экземпляров книг, включая учебники. Развозка школьников от отдаленных населенных пунктов муниципального образования осуществляется школьным автобусом вместимостью 22 человека. Во всех классах имеются пособия, оборудование и методическая литература, необходимая для изучения соответствующих предметов на уровне, определенном федеральными государственными стандартами. В обучении используются современные информационные технологии – всего в школе 34 компьютера, 29 из которых используются в учебных целях, имеется доступ к сети Интернет со скоростью от 1,5 до 5 Мбит/сек.

**Здравоохранение**

На территории МО «Вистинское сельское поселение» функционирует 1 амбулатория, мощность учреждения здравоохранения составляет 30 посещений в смену.

Основной проблемой сферы здравоохранения в МО «Вистинское сельское поселение» является низкая доступность учреждений здравоохранения с точки зрения номенклатуры оказываемых услуг и их качества. Основная часть наиболее востребованных услуг здравоохранения (лучевая диагностика, клинические и лабораторные исследования, стоматологические кабинеты, профильные специалисты) доступны для населения только в г.Кингисеппе, что, учитывая сложившуюся ситуацию с транспортным сообщением, числом маршрутов, обслуживающих сельское поселение и интервалом их движения, означает необходимость тратить целый день на поездку для получения необходимой услуги, а в случае с тяжелыми заболеваниями, а не плановым осмотром, представляет сложности. Это ведет к возрастанию нагрузки на учреждения здравоохранения г. Кингисеппа за счет приезжающих, что означает ухудшение качества оказываемых услуг, а также трудность получения услуг ввиду возникновения очередей и сложности записи на прием.

Время прибытия скорой помощи в МО «Вистинское сельское поселение» также не соответствует нормативным параметрам. Время ожидания скорой помощи может варьироваться от 1,5 до 3 часов, т.е. требуемая оперативная помощь не может быть оказана вовремя.

Частичным решением сложившейся проблемы могут стать мероприятия по поддержке открытия на территории МО «Вистинское сельское поселение» частных организаций здравоохранения, а также их вхождение в систему обязательного медицинского страхования, что даст возможность оказывать населению требуемые медицинские услуги в шаговой доступности, не налагая при этом на население существенного финансового бремени.

Одной из проблем, как социальной сферы в общем, так и здравоохранения в частности, является проблема обеспеченности жильем работников, приезжающих в поселение. В настоящее время в МО «Вистинское сельское поселение» отсутствует муниципальный жилой фонд, который можно было бы использовать для предоставления жилья приезжим специалистам, в т.ч. врачам и медицинскому персоналу.

Таким образом, в целях развития сферы здравоохранения МО «Вистинское сельское поселение» должны быть поставлены следующие задачи:

1. Развитие и расширение сети учреждений, в т.ч.:
   * расширение номенклатуры предоставляемых населению услуг, а также повышение их качества;
   * реконструкция и/или модернизация существующих объектов здравоохранения и повышение их технической оснащенности;
   * выделение территорий для строительства новых объектов, а также содействие в обеспечении помещениями организаций, желающих организовать частные учреждения здравоохранения.
2. Реализация мероприятий для повышения мотивации и привлечения сотрудников отрасли здравоохранения, в т.ч. создание условий для обеспечения приезжающих специалистов жилищным фондом.

**Физическая культура и спорт**

Вопросам развития физической культуры и спорта в МО «Вистинское сельское поселение» уделяется значительное внимание.

На 01.01.2017 г. в МО «Вистинское сельское поселение» число спортивных сооружений составляло 3 единицы, в т.ч. 2 стадиона и 1 спортивный зал. Численность занимающихся физической культурой и спортом составляла 62 человека, в т.ч. 35 учащихся.

В 2014 году в рамках реализации государственной программы «Развитие физической культуры и спорта в Ленинградской области» в дер. Вистино был осуществлен капитальный ремонт спортивной площадки МБОУ «Вистинская средняя общеобразовательная школа». Капитальный ремонт осуществлялся за счет средств бюджета Ленинградской области и бюджета Кингисеппского муниципального района. Обновленная площадка представляет собой комплекс спортивных сооружений, обеспечивающих возможности для занятий различными видами спорта, в т.ч.:

* универсальное поле, которое летом может быть использовано для мини-футбола, зимой – для хоккея,
* беговые дорожки,
* гимнастические снаряды,
* выделенные зоны для баскетбола и волейбола.

Площадка доступна для использования всеми жителями поселения в свободное от школьных занятий время. На площадке планируется проведение школьных занятий по физической культуре, учебно-тренировочных занятий и соревнований местного уровня по баскетболу, волейболу, мини-футболу и легкой атлетике, а также организация сдачи нормативов ГТО (Готов к труду и обороне).

Кроме того, в МО «Вистинское сельское поселение» построен физкультурно-оздоровительный комплекс, в непосредственной близости от школы и детского сада дер. Вистино.

Таким образом, в МО «Вистинское сельское поселение» ведутся активные работы по осуществлению доступности спортивных объектов и мест для занятия физической культурой для населения, включающие в себя реновацию существующих объектов и обеспечение их соответствия современным требованиям, а также осуществляется или планируется строительство новых объектов инфраструктуры физической культуры и спорта. Важной составляющей в обеспечении доступности спортивных объектов должно стать обеспечение транспортной доступности указанных спортивных объектов и сооружений для жителей всех населенных пунктов муниципального образования. Кроме того, необходимы организационные мероприятия, способствующие популяризации среди населения здорового образа жизни и занятий физической культурой и спортом.

**Культура**

Основными задачами учреждения культуры является организация досуга населения сельского поселения, приобщение его культуре посредством религиозных и календарных праздников, вовлечение в художественную самодеятельность людей разных возрастов и профессии.

Сеть учреждений культуры на территории МО «Вистинское сельское поселение» представлена следующими объектами:

* 2 Дома культуры (дер. Вистино – 200 мест, дер. Горки – 200 мест);
* 2 библиотеки (дер. Вистино – 11,8 тыс. томов, дер. Горки – 8 тыс. томов);
* Ижорский национальный музей (дер. Ручьи – 1,7 тыс. экспонатов).

При Домах культуры дер. Вистино и дер. Горки работают взрослые и детские ансамбли художественной самодеятельности. Проводятся выставки, ведется кружковая работа. Ведется работа по сохранению ижорского языка и ижорской культуры.

**Торговля, общественное питание, бытовое обслуживание**

Существующая сеть торговли на территории поселения представлена 14 объектами, в том числе:

* 9 магазинов;
* 3 павильона;
* 1 палатка, киоск;
* 1 автозаправочная станция.

Общая площадь торговых залов составляет 0,8 тыс. кв. м.

Сеть общественного питания представлена 2 кафе на 80 мест, общая площадь зала обслуживания посетителей составляет 0,2 тыс. кв. м.

**Социально-экономическая ситуация**

**Промышленность.**

Промышленность и социально-бытовая сфера МО «Вистинское сельское поселение» на данный момент представляют следующие предприятия:

* ООО «Вистинский топливный терминал».
* Филиалы: ОАО «ПСК», Кингисеппского ОАО СЗТ «Телеком» филиал Западный, ЗАО «ЭФЭСК-ПГС», сбербанк России, Федеральное управление почтовой связи, ООО «Агроторг», Кингисеппский лесхоз, ОАО «Европейский серный терминал», ООО «Балтийский металлургический комбинат, ООО «НОВАТЭК-Усть-Луга», ООО «Терминал Новая Гавань», ООО «Невская трубопроводная компания», ОАО «Усть-Лужская проектно-инжиниринговая компания», ОАО «Роснефтьбункер», ООО «Универсальный перегрузочный комплекс», ОАО «Ростерминалуголь», ООО «Северо-Западный Альянс», частные магазины и иные торговые точки, Вышка МТС и две мачты Северо-Западного филиала ОАО «МЕГАФОН».

На территории поселения ведется строительство портовых сооружений.

**Сельское хозяйство.**

Осуществление земельного контроля за использованием земель поселения.

Фермерских хозяйств нет.

Предприятий, осуществляющих сельскохозяйственную деятельность в промышленном масштабе нет.

**Научная и инновационная деятельность.**

Организаций, осуществляющих научную и инновационную деятельность на территории поселения нет.

**Жилищный фонд**

Общая площадь жилого фонда МО «Вистинское сельское поселение» составляет 74,9 тыс.  кв. м., в т.ч.:

* 64,8 тыс. кв. м. (86,5%) – частные жилые дома
* 10,1 тыс. кв. м. (13,5%) – многоквартирные дома.

Современная жилищная обеспеченность составляет 39,4 м. кв./чел.

Все многоквартирные дома расположены в дер. Вистино. Структура индивидуального жилищного строительства (ИЖС) представлена в таблице ниже.

Таблица 2.3.

**ИЖС МО «Вистинское сельское поселение», тыс. кв. м.**

| №  п/п | Населенный пункт | Жилищный фонд |
| --- | --- | --- |
|  | дер. Валяницы | 2,21 |
|  | дер. Вистино | 29,87 |
|  | дер. Глинки | 1,97 |
|  | дер. Горки | 4,18 |
|  | дер. Дубки | 0,67 |
|  | дер. Залесье | 1,58 |
|  | дер. Косколово | 0,43 |
|  | дер. Кошкино | 0,12 |
|  | дер. Красная Горка | 0,35 |
|  | дер. Логи | 3,39 |
|  | пос. Логи | 0,51 |
|  | дер. Мишино | 0,79 |
|  | дер. Новое Гарколово | 0,16 |
|  | дер. Пахомовка | 1,58 |
|  | дер. Ручьи | 12,53 |
|  | дер. Слободка | 1,34 |
|  | дер. Сменково | 0,12 |
|  | дер. Старое Гарколово | 0,51 |
|  | дер. Югантово | 2,48 |
|  | **Итого** | **64,77** |

Уровень инженерного обеспечения жилищного фонда в целом по поселению низкий: водопроводом, канализацией и центральным отоплением оборудовано чуть меньше 25% жилого фонда (11 многоквартирных домов в дер. Вистино), горячее водоснабжение отсутствует.

Особую озабоченность вызывает состояние жилого фонда, все 11 многоквартирных домов имеют срок эксплуатации более 30 лет.

Ветхого и аварийного жилья по данным схемы территориального планирования Кингиссепского района в поселении нет.

**Выводы:**

* в жилищном фонде сельского поселения преобладает индивидуальная жилая застройка. Многоквартирные дома имеются только в дер. Вистино;
* новое жилищное строительство на территории сельского поселения также представлено ИЖС;
* на территории поселения не зафиксировано ветхое и аварийное жилье, однако ряд зданий, в первую очередь многоквартирные дома, находятся в эксплуатации длительное время.

**Транспортная инфраструктура**

Основные транспортные потоки из МО «Вистинское сельское поселение» направлены в сторону г. Кингисеппа, Соснового бора, Санкт-Петербурга. Деятельность по перевозке пассажиров на регулярных автобусных рейсах осуществляет ОАО «Кингисеппский автобусный парк». Территория сельского поселения обслуживается двумя автобусными маршрутами. Транспортное сообщение с поселением осуществляется автобусами ОАО «КАТ» до ст. Калище. далее электричками до Балтийского вокзала г. Санкт-Петербурга, или автобусом от поселения до Кингисеппа, далее автобусом до Санкт-Петербурга.

Кроме того, часть дорог, расположенных на территории МО «Вистинское сельское поселение», находится в ненормативном состоянии. В 2014 году Кингисеппской городской прокуратурой совместно с ОГИБДД ОМВД России по Кингисеппскому району Ленинградской области проведено обследование автомобильных дорог, расположенных на территории муниципального образования «Вистинское сельское поселение». Проверка позволила выявить неровности, выбоины, иные несоответствия покрытия дорог требованиям ГОСТ Р 50597-93. По итогам проверок к администрации муниципального образования «Вистинское сельское поселение» было предъявлено 15 исковых заявлений об обязании привести дороги в надлежащее состояние.

Таким образом, одной из существенных проблем социальной сферы МО «Вистинское сельское поселение» является низкая транспортная доступность основных социальных объектов периодического посещения (поликлиники и больницы, скорая помощь). Требуются действия по повышению транспортной доступности объектов социальной сферы путем введения дополнительных рейсов или организации новых маршрутов.

Одним из направлений деятельности по обеспечению транспортной доступности должно являться также поддержание дорог в нормативном состоянии, в т.ч. за счет средств, получаемых в рамках программы социально-экономического партнерства и заключенных по ней соглашений.

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

Основной автодорогой, связывающей населенные пункты поселения между собой, а также с Кингисеппом, Сосновым Бором и С.-Петербургом, является автомобильная дорога регионального значения А-121 (С.-Петербург – 1 Мая). Техническая категория дороги – III-IV. Участок км 144+000 – км 162+000 передан в состав автодороги федерального значения А-180 «Нарва» Санкт-Петербург – граница с Эстонской Республикой. Автодорожная связь населенных пунктов поселения с Кингисеппом и С.-Петербургом может осуществляться несколькими путями; расстояние по автодороге А-121 от дер. Вистино до С.-Петербурга – 142 км, Соснового Бора – 50 км. Расстояние от дер. Вистино до Кингисеппа через Косколово – Керстово – 66 км, через Краколье – 70 км.

Среди автомобильных дорог, непосредственно не затрагивающих территорию поселения, но влияющих на обеспечение связей поселения с районным центром, городами Ленинградской области, а также с Санкт-Петербургом, необходимо отметить следующие:

* Автодорога федерального значения А-180 «Нарва» Санкт-Петербург – граница с Эстонской Республикой. В состав автодороги включен подъезд к Морскому порту «Усть-Луга» на базе автодорог регионального значения Гостицы – Косколово (км 92+000 – км 134+000), С.-Петербург – 1 Мая (км 144+000 – км 162+000). Техническая категория автодороги «Нарва» – II.
* Автодорога Псков – Гдов – Сланцы – Кингисепп – Краколье. Техническая категория – IV. Тип покрытия – асфальтобетон.
* Автодорога регионального значения Петродворец – Кейкино. Техническая категория – IV. Тип покрытия – асфальтобетон.

Плотность автомобильных дорог общего пользования на территории МО «Вистинское сельское поселение» выше, чем в среднем по области и по району, а именно: в Ленинградской области данный показатель составляет 127 км на 1000 кв. км, в Кингисеппском районе – 224 км на 1000 кв. км, в МО «Вистинское сельское поселение» – 260 км на 1000 кв. км.

По южной части поселения проходит участок нефтепроводной системы «БТС-2» до нефтебазы «Усть-Луга» и терминала перевалки нефтепродуктов и участок газоконденсатопровода до комплекса перевалки и фракционирования стабильного газового конденсата и продуктов его переработки (ОАО «НОВАТЭК»).

История транспортной системы Сойкинского полуострова, на котором расположено МО «Вистинское сельское поселение», находится в непосредственной связи с историей северо-западных рубежей России; менявшаяся геополитическая ситуация определяла стратегическое значение этой территории. Современная дорожная сеть начала формироваться несколько веков назад, но окончательно сложилась в межвоенный период. Именно тогда, после получения независимости прибалтийскими государствами, согласно Тартуского мирного договора 1920 года, граница России (затем – СССР) с Эстонией прошла по территории современного Кингисеппского муниципального района, вблизи деревни Комаровка. Таким образом, резко возросло стратегическое значение территорий Кургальского и Сойкинского полуостровов, оказавшихся приграничными.

В 1926 году была введена в эксплуатацию железнодорожная линия Ораниенбаум – Калище – Котлы – Веймарн, а в 1931 году – участок Котлы – Усть-Луга, который затем был продолжен на Кургальский полуостров со строительством моста через р. Луга. В 1930-е годы началось проектирование, а затем и строительство военно-морской базы Балтийского флота вблизи деревни Ручьи в составе комплекса работ оборонного назначения в северо-западной части Кингисеппского муниципального района, что потребовало форсированного развития железнодорожной и автодорожной сети в данном районе. В 1930-е годы от станции Косколово в сторону военно-морской базы «Ручьи» была построена железная дорога, далее от Ручьев она шла вдоль берега Лужской губы в сторону станции Калище, но была достроена только до района деревни Старое Гарколово. Вдоль берега было проложено две железнодорожные линии: одна из них, нижняя, проходила по самому берегу и предназначалась для нужд строительства и эксплуатации базы; вторая, верхняя, шла в полукилометре выше и предназначалась для обслуживания населенных пунктов и, в том числе, населенного пункта, возникшего при ВМБ «Ручьи». В составе Ленинградской железной дороги, на территории современного МО «Вистинское сельское поселение», эксплуатировались железнодорожные линии Косколово – Нижняя Летняя и Косколово – пост Ручьи – Верхняя Летняя – Ударный – Стахановка.

После советско-финской войны, по результатам которой Балтийский флот получил новые военно-морские базы на северном побережье Финского залива, а также вхождения в состав СССР прибалтийских республик в 1940 году, значение военно-морской базы «Ручьи» понизилось. База была ликвидирована в конце августа 1941 года при отступлении советских войск; от находившихся на Сойкинском полуострове железных дорог сохранились насыпи.

В качестве особенностей экономико-географического положения МО «Вистинское сельское поселение» с точки зрения перспектив развития транспортно-логистической деятельности можно отметить:

* Наличие относительно развитой транспортной инфраструктуры.
* Выгодное географическое положение территории, особенно в контексте сложившейся геополитической ситуации (увеличение политических и экономических рисков использования портов Прибалтийских государств).
* Близость к строящемуся Морскому порту «Усть-Луга».
* Реализация нескольких крупных инфраструктурных проектов федерального и регионального уровней как на территории самого МО «Вистинское сельское поселение», так и на территории, примыкающей к нему.

В то же время, развитие на данной территории транспортно-логистической деятельности несет в себе риски деградации сложившейся системы расселения, ландшафтов, а также может создать угрозу рекреационному развитию территории.

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

Дорожное хозяйство является одним из элементов транспортной инфраструктуры, который обеспечивает свободу передвижения граждан и делает возможным свободное перемещение товаров и услуг. Наличием и состоянием сети автомобильных дорог общего пользования определяется территориальная целостность и единство экономического пространства.

Сеть муниципальных автомобильных дорог местного значения общего пользования МО «Вистинское сельское поселение» составляет 34,230 км. Вследствие низкого технического уровня и несоответствия параметров дорог интенсивности дорожного движения средняя скорость передвижения по некоторым из них составляет менее 40 км/час, что приводит к ухудшению экологической обстановки в связи с увеличением эмиссии вредных веществ.

Таблица 2.4.

**Перечень автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов**

**МО «Вистинское сельское поселение»**

| № п/п | Название улицы | Общая протяженность, м | Покрытие | | | Примечание |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Асфальтобетонное | Грунт | Песчано-гравийное |
| **деревня Валяницы** | | | | | | |
|  | Финская | 700 | − | 700 | − | От дома №1 до дома №16 |
|  | Сосновая | 600 | − | 600 | − | От дома №1 до дома №31 |
|  | **Всего** | **1300** | − | **1300** | − | − |
| **деревня Вистино** | | | | | | |
|  | Солнечная | 350 | - | 350 | − | От дома №1 до дома №31 |
|  | Якорная | 400 | - | 400 | − | От дома №2 до дома №20 |
|  | Лесная (четная) | 400 | - | 400 | − | От дома №2 до дома №12 |
|  | Лесная (нечётная) | 700 | 500 | 200 | − | От дома №1 до дома №17 |
|  | Школьная | 700 | 450 | - | − | От дома №1 до пересечения с ул. Лесная |
|  | Кронштадтская | 700 | - | 700 | − | От дома №1 до дома №6 |
|  | Спортивная | 950 | - | 950 | − | От дома №1 до пересечения с ул. Дачная |
|  | пер. Школьный | 450 | 250 | 200 | − | От дома №2 до дома №6 |
|  | Цветочная | 600 | - | 600 | − | От дома №1 до дома №13 |
|  | Дачная | 450 | - | 300 | − | От дома №2 до дома №20 |
|  | Морская | 500 | - | 500 | − | От дома №2 до пересечения с ул. Предпортовая |
|  | Радужная | 700 | - | 700 | − | От дома №1 до пересечения с ул. Цветочная |
|  | Балтийская | 450 | − | 450 | − | От дома №1 до дома №7 |
|  | Ижорская | 440 | − | 440 | − | От трассы А-121 до подстанции №292 |
|  | **Всего** | **7790** | **1200** | **6590** |  |  |
| **деревня Глинки** | | | | | | |
|  | Председателя Фёдорова | 850 | − | 850 | − | От дома №1 до дома №39 |
|  | Криворучьевская | 750 | − | 750 | − | От дома №1 до дома №26 |
|  | **Всего** | **1600** | − | **1600** | − |  |
| **деревня Горки** | | | | | | |
|  | Матросская | 800 | 400 | 400 | − | От дома №1 до пересечения с ул. пр.Федорова |
|  | Гамоловская | 700 | − | 700 | − | От дома №1 до дома №26 |
|  | Клубная | 300 | − | 300 | − | От дома №1 до пересечения с ул. пр.Федорова |
|  | Александровская | 450 | − | 450 | − | От дома №1 до дома №18 |
|  | **Всего** | **2250** | **400** | **1850** | − |  |
| **деревня Дубки** | | | | | | |
|  | Без названия | 100 | − | 100 | − | От пересечения с А-121 до дома №16 |
|  | **Всего** | **100** | − | **100** | − |  |
| **деревня Залесье** | | | | | | |
|  | Южная | 350 | − | 350 | − | От дома №1 до дома №11 |
|  | Северная | 400 | − | 400 | − | От дома №1 до дома №10 |
|  | Песочная | 300 | − | 300 | − | От дома №1 до дома №16 |
|  | Переулок Луговой | 170 | − | 170 | − | От дома №1 до дома №8 |
|  | **Всего** | **1220** | **−** | **1220** | **−** |  |
| **деревня Косколово** | | | | | | |
|  | Центральная | 1000 | − | 1000 | − | От дома №1 до дома №32 |
|  | Дачная | 130 | − | 130 | − | От дома №1 до дома №10 |
|  | Береговая | 550 | − | 550 | − | От дома №1 до дома №38 |
|  | Корбия | 220 | − | 220 | − | От дома №1 до дома №12 |
|  | Елисеевская | 700 | − | 700 | − | От дома №2 до дома №29 |
|  | Лесная | 380 | − | 380 | − | От дома №1 до дома №10 |
|  | Речная | 790 | − | 790 | − | От дома №1 до дома №30 |
|  | Портовая | 300 | − | 300 | − | От дома №1/12 до дома №24 |
|  | Тихая | 150 | − | 150 | − | От дома №1 до дома №6 |
|  | **Всего** | **4220** | − | **4220** | − |  |
| **деревня Кошкино** | | | | | | |
|  | Без названия | 540 | − | 540 | − | От дома №1 до дома №19 |
|  | **Всего** | **540** | − | **540** | − |  |
| **деревня Красная Горка** | | | | | | |
|  | Без названия | 430 | − | 430 | − | От дома №1 до дома №13 |
|  | **Всего** | **430** | − | **430** | − |  |
| **деревня Логи** | | | | | | |
|  | Ружевская | 980 | − | 980 | − | От дома №1 до дома №50 |
|  | Репинская | 270 | − | 270 | − | От дома №1 до дома №14 |
|  | **Всего** | **1250** | − | **1250** | − |  |
| **посёлок Логи** | | | | | | |
|  | Прибрежная | 450 | 250 | 200 | − | От дома №1 до дома №6 |
|  | Садовая | 200 | − | 200 | − | От дома №1 до дома №12 |
|  | **Всего** | **650** | **250** | **400** | − |  |
| **деревня Мишино** | | | | | | |
|  | Суйдинская | 1000 | − | 1000 | − | От дома №1 до дома №36 |
|  | пер. Ракетный | 270 | − | 270 | − | От дома №1 до дома №14 |
|  | **Всего** | **1270** | − | **1270** | − |  |
| **деревня Новое Гарколово** | | | | | | |
|  | Ловколовская | 650 | − | 650 | − | От дома №1 до дома №9 |
|  | Верхняя | 500 | − | 500 | − | От дома №1 до дома №23 |
|  | пер. Речной | 130 | − | 130 | − | От дома №1 до дома №8 |
|  | Кленовая | 650 | − | 650 | − | От дома №1 до дома №22 |
|  | **Всего** | **1930** | − | **1930** | − |  |
| **деревня Пахомовка** | | | | | | |
|  | Водский конец | 1000 | − | 1000 | − | От дома №1 до дома №50 |
|  | Андреевшина | 1100 | − | 1100 | − | От дома №1 до дома №28 |
|  | переулок Шведский | 180 | − | 180 | − | От дома №1 до дома №12 |
|  | **Всего** | **2380** | − | **2380** | − |  |
| **деревня Ручьи** | | | | | | |
|  | Садовая | 330 | − | 330 | − | От дома №1/21 до дома №18 |
|  | Сойкинская | 550 | − | 550 | − | От дома №1 до дома №8 |
|  | пер. Молодёжный | 200 | − | 200 | − | От дома №1 до дома №3 |
|  | пер. Сосновый | 200 | − | 200 | − | От дома №1 до дома №5 |
|  | пер. Ольховый | 200 | − | 200 | − | От дома №1 до дома №8 |
|  | пр. Рябиновый | 200 | − | 200 | − | От дома №1 до дома №12 |
|  | Новая | 450 | 450 | − | − | От дома №1 до дома №24 |
|  | Пахомовская | 380 | − | 380 | − | От дома №1 до дома №15 |
|  | Берёзовая | 450 | − | 450 | − | От дома №1 до дома №6 |
|  | Полевая | 250 | − | 250 | − | От дома №1 до дома №6 |
|  | пер. Сойкинский | 200 | − | 200 | − | От дома №1 до дома №8 |
|  | **Всего** | **3410** | **450** | **2960** | − |  |
| **деревня Слободка** | | | | | | |
|  | Рыбацкая | 630 | − | 630 | − | От дома №1 до дома №20 |
|  | Каштановая | 530 | − | 530 | − | От дома №1 до дома №36 |
|  | пер. Малый | 320 | − | 320 | − | От дома №1 до дома №6 |
|  | **Всего** | **1480** | − | **1480** | − |  |
| **Деревня Сменково** | | | | | | |
|  | Ясеневая | 150 | − | 150 | − | От дома №1Б до дома №1А |
|  | **Всего** | **150** | − | **150** | − |  |
| **деревня Старое Гарколово** | | | | | | |
|  | Дибича | 170 | − | 170 | − | От дома №1 до дома №11 |
|  | Сиреневая | 760 | − | 760 | − | От дома №1 до дома №27 |
|  | Пограничная | 650 | − | 650 | − | От дома №1/9 до дома №15 |
|  | пер. Заречный | 240 | − | 240 | − | От дома №1/13 до дома №5 |
|  | пер. Прибрежный | 440 | − | 440 | − | От дома №1 до дома №9 |
|  | **Всего** | **2260** | − | **2260** | − |  |
| **деревня Югантово** | | | | | | |
|  | Колхозная | 320 | − | 320 | − | От дома №1/10 до дома №14 |
|  | Белореченская | 260 | − | 260 | − | От дома №1 до дома №10 |
|  | пер. Тополиный | 220 | − | 220 | − | От дома №2/24 до дома №6 |
|  | **Всего** | **800** | − | **800** | − |  |
|  | **ИТОГО:** | **34230** | **2300** | **31930** | − | **−** |

Дороги в МО «Вистинское сельское поселение» различаются по типу покрытия, информация о протяжённости дорог с распределением по типам покрытия представлена в таблице 2.5.

Таблица 2.5.

**Состав дорог по типам покрытия**

| № п/п | Тип покрытия | Протяженность, м | Долевой состав,% |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Асфальтобетонное | 2300 | 6,7% |
|  | Смешанное  (асфальтобетонное / железобетонное) | − | − |
|  | Железобетонное | − | − |
|  | Грунтовое (неусовершенствованное) | 31930 | 93,3% |
|  | Песчано-гравийное | − | − |
|  | **ИТОГО** | **34230** | **100%** |

**Рисунок 2.4 – Долевое распределение по типам покрытия**

Механизированную уборку дорог федерального и регионального значения осуществляет ГП «Кингисеппское ДРСУ». Механизированная уборка дорог местного значения осуществляется 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;
* Борьба с зимней скользкостью;
* Уборка снега;
* Грейдирование дорог.

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

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

Автомобильный парк в МО «Вистинское сельское поселение» преимущественно состоит из легковых автомобилей, в подавляющем большинстве принадлежащих частным лицам. Согласно Приложению №2 данные о составе парка транспортных средств поселения отсутствуют. В дальнейших расчетах будет использовано усредненное количество транспортных средств, рассчитанное на основании мониторинга по схожим поселениям Ленинградской области.

Таблица 2.6.

**Парк транспортных средств МО «Вистинское сельское поселение»**

| № п/п | Тип | 2016 |
| --- | --- | --- |
|  | Общее количество транспортных средств (легковые) | 373 |

Таблица 2.7.

**Оценка уровня автомобилизации населения МО «Вистинское сельское поселение»**

| № п/п | Тип | 2016 |
| --- | --- | --- |
|  | Общая численность населения МО, тыс. чел. | 1,694 |
|  | Количество автомобилей у населения, ед. | 373 |
|  | Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел. | 220 |

На территории МО «Вистинское сельское поселение» имеется 2 парковки: у дома №1 по ул. Балтийская (≈6-8 мест) и у дома №10 по ул. Лесная (≈13-15 мест). 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. Гаражные кооперативы и массивы на территории поселения отсутствуют.

## Характеристика работы транспортных средств общего пользования

Основные транспортные потоки из МО «Вистинское сельское поселение» направлены в сторону г. Кингисеппа, Соснового бора, Санкт-Петербурга. Деятельность по перевозке пассажиров на регулярных автобусных рейсах осуществляет ОАО «Кингисеппский автобусный парк». Территория сельского поселения обслуживается двумя автобусными маршрутами. Транспортное сообщение с поселением осуществляется автобусами ОАО «КАП» до ст. Калище. далее электричками до Балтийского вокзала г. Санкт-Петербурга, или автобусом от поселения до Кингисеппа, далее автобусом до Санкт-Петербурга.

В МО «Вистинское сельское поселение» 5 населенных пунктов с общей численностью постоянно проживающего населения 151 человек не имеют регулярного автобусного и (или) железнодорожного сообщения с административным центром.

В целом транспортное сообщение муниципального образования с районным центром можно охарактеризовать как затрудненное. Уехать из поселения и вернуться в него фактически получается 1 раз в сутки, т.е. каждая поездка в районный центр – получение государственной услуги, визит в учреждение здравоохранения и т.д. – занимают целый день, что, учитывая высокую долю населения старше трудоспособного возраста, представляется затруднительным. Кроме того, фактор труднодоступности транспортного сообщения обуславливает достаточно высокая стоимость проезда – стоимость проезда из сельского поселения до Санкт-Петербурга составляет 260 рублей (в одну сторону).

Таким образом, в неблагоприятной ситуации с точки зрения транспортной доступности при использовании общественного транспорта находятся в основном населенные пункты с немногочисленным населением (10 % от общей численности постоянного населения поселения).

## Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Улично-дорожная сеть внутри населенных пунктов, как правило, не благоустроена. Требуется формирование пешеходных тротуаров (при наличии технической возможности), необходимых для упорядочения движения пешеходов.

Пешеходная тротуарная сеть:

* д. Вистино:
  + ул. Школьная – 650 м.
  + Пешеходная дорожка возле здания школы.
  + Пешеходная дорожка возле здания детского сада.
* д. Ручьи:
  + ул. Сойкинская – 460 м.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории сельского поселения отсутствуют.

В настоящее время движение велосипедистов в населенных пунктах осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

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

Промышленность МО «Вистинское сельское поселение» на данный момент представлена следующими предприятиями:

* ООО «Вистинский топливный терминал»;
* ОАО «Европейский серный терминал»;
* ООО «Балтийский металлургический комбинат;
* ООО «НОВАТЭК-Усть-Луга»;
* ООО «Терминал Новая Гавань»;
* ООО «Невская трубопроводная компания»;
* ОАО «Усть-Лужская проектно-инжиниринговая компания»;
* ОАО «Роснефтьбункер»;
* ООО «Универсальный перегрузочный комплекс»;
* ОАО «Ростерминалуголь»;
* ООО «Северо-Западный Альянс».

В связи с отсутствием обходных направлений населенных пунктов, расположенных на автомобильной 41А-007, все транзитные транспортные потоки, в том числе и грузовые, проходят по территории жилой застройки, что создает неблагоприятные условия по шумовому режиму, отрицательно сказывается на безопасности движения и на состоянии окружающей среды.

**Механизированная уборка.**

Механизированную уборку дорог регионального значения осуществляет ГП «Кингисеппское ДРСУ». 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 «Вистинское сельское поселение» придомовые территории убирают дворники управляющей компании.

## 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 на территории всего Кингисеппского муниципального района зарегистрировано 163 дорожно-транспортных происшествия. Подробная информация в таблице 2.8.

Таблица 2.8.

**Оценка дорожной ситуации**

| № п/п | Показатель | Количественный показатель по Кингисеппскому району | Количественный показатель по МО «Вистинское сельское поселение» |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Всего ДТП, в том числе:** | **163** | **2** |
|  | По вине водителей | 150 | 2 |
|  | По вине пешеходов | 15 | 0 |
|  | **Всего погибло людей, в том числе:** | **23** | **0** |
|  | Детей | 0 | 0 |
|  | Ранено | 237 | 0 |
|  | Из них детей | 28 | 0 |
|  | Пешеходов | 41 | 1 |

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

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

Состояние воздушного бассейна является одним из основных экологических факторов, определяющих экологическую ситуацию и условия проживания населения.

Ряд факторов, таких как рельеф местности, открытость территории, отсутствие температурных инверсий, создают благоприятные условия для рассеивания выбросов и способствуют уменьшению загрязнения атмосферного воздуха в поселении. Метеорологические характеристики, определяющие условия рассеивания загрязняющих веществ в атмосфере приведены в следующей Таблице:

Таблица 2.9.

**Метеорологические характеристики, определяющие условия рассеивания загрязняющих веществ**

| Наименование | Величина |
| --- | --- |
| Коэффициент, зависящий от стратификации атмосферы | 160 |
| Коэффициент рельефа местности | 1,0 |
| Средняя максимальная температура наружного воздуха наиболее жаркого месяца года, °С | 21,1 |
| Средняя температура наружного воздуха наиболее холодного месяца года, °С | -7,8 |
| Среднегодовая роза ветров, % |  |
| С | 9 |
| СВ | 11 |
| В | 8 |
| ЮВ | 9 |
| Ю | 14 |
| ЮЗ | 25 |
| З | 15 |
| СЗ | 9 |
| Штиль | 4 |
| Скорость ветра (по средним многолетним данным), повторяемость, превышения которой составляет 5 %, м/с | 7,0 |

Основными источниками загрязнениями атмосферного воздуха на территории МО «Вистинское сельское поселение» являются: промышленные предприятия (предприятия теплоэнергетики (котельные), деревообрабатывающей и пищевой промышленностей) и транспорт (автомобильный и водный). Кроме того, источниками загрязнения атмосферного воздуха являются контейнерные и строительные площадки и др.

В связи с развитием промышленных площадок на территории МО «Вистинское сельское поселение», а именно: Морской порт «Усть-Луга», портовые комплексы ОАО «АВРОРА» и ОАО «Северо-Западный морской порт», на прибрежных территориях Финского залива произойдет увеличение доли выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух. Существенный вклад будет вносить автотранспорт и морской транспорт, работающий на дизельном топливе, а также выбросы от самих терминалов и площадок.

Также со строительством промышленных объектов в южной части МО «Вистинское сельское поселение» возрастет антропогенная нагрузка на природную среду.

На момент разработки проекта на территории поселения находятся следующие крупные предприятия:

* ЗАО «ЭФЭСК-ПГС»;
* две частные пилорамы: ООО «Ферма Бутина», ИП «Заводов».

**Влияние транспорта на загрязнение атмосферного воздуха**

Помимо стационарных источников большой вклад в загрязнение атмосферного воздуха вносят передвижные источники: автомобильный и железнодорожный транспорт.

Автомобильный транспорт остается одним из существенных источников загрязнения атмосферного воздуха МО «Вистинское сельское поселение», его доля в загрязнении составляет около 35%. С каждым годом увеличивается вклад выбросов от передвижных источников в общем балансе выбросов загрязняющих веществ в воздушный бассейн. Автомобильному транспорту как источнику загрязнения воздушной среды присущ ряд отличительных особенностей:

* быстрое увеличение количества автотранспорта;
* автомобиль – движущийся источник загрязнения;
* автомобильные выбросы распространяются на уровне дыхательных органов человека;
* современные возможности снижения токсичности выхлопных газов еще не в состоянии обеспечить желаемую степень чистоты воздушного бассейна.

На момент разработки ни одного поста мониторинга окружающей среды на территории поселения не обнаружено, в связи с чем, нельзя полностью и достоверно оценить экологическое состояние атмосферного воздуха МО «Вистинское сельское поселение».

Учитывая ежегодный рост единиц автотранспорта, можно предположить, что в ближайшие годы будет наблюдаться дальнейший рост выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух за счет передвижных источников.

**Состояние водных ресурсов**

На территории МО «Вистинское сельское поселение» протекают следующие водные объекты: реки Черная, Белая, Хаболовка, руч. Ловколовский и др. ручьями. Река Белая является источником водоснабжения дер. Вистино, качество вод которой требует специальной подготовки, которая проводится на водозаборных сооружениях.

Основными источниками загрязнения вод открытых водоемов являются организованные сбросы хозяйственно-бытовых стоков после очистных сооружений и неорганизованных – от частных бань, а также загрязнения, попадающие в открытые водоемы с территории населенных пунктов с ливневыми стоками и талыми водами.

Строительство новых портовых сооружений на территории МО «Вистинское сельское поселение» окажет негативное воздействие на Лужскую губу и Копорскую губу.

Централизованная система водоотведения в МО «Вистинское сельское поселение» имеется только в дер. Вистино. Системой канализации в дер. Вистино обеспечена только капитальная застройка, связанная с сетью централизованного водоснабжения. Очистные сооружения канализации, находящиеся в западной части МО «Вистинское сельское поселение» введены в эксплуатацию в 1989 г.

После очистки на канализационных очистных сооружениях, сброс очищенных сточных вод осуществляется в Лужскую губу. Трубопровод оборудован контрольным колодцем на расстоянии 400 м от здания, где установлено оборудование УФО для обеззараживания стоков.

Основной из причин загрязнения водных объектов является большой процент износа оборудования и сетей. Канализационный коллектор, подходящий к канализационным очистным сооружениям находится в аварийном состоянии.

На территории МО «Вистинское сельское поселение» имеются объекты местного значения, оказывающие негативное влияние на водные объекты федерального значения (Финский залив) – канализационные очистные сооружения, которые не обеспечивают очистку сточных вод до нормативных требований.

Рассмотрим отдельные характерные факторы, неблагоприятно влияющие на здоровье.

Загрязнение атмосферы. Выбросы в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO2), диоксид серы (SO2) и озон (О3)) приводят вредным проявлениям для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

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 квартальные 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, 220 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 (при наличии технической возможности).

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

Принципы формирования предложений по развитию транспортной инфраструктуры:

* Использование экономико-географического положения МО «Вистинское сельское поселение» в системе транспортных связей Ленинградской области и России в целом как ресурса развития территории, в первую очередь, в интересах ее жителей. Транспортная инфраструктура территории должна обеспечивать транспортные связи жителей сельского поселения с формируемыми производственными зонами, основными региональными центрами – городами Кингисепп, Сосновый Бор и Санкт-Петербург.
* Обеспечение интересов федерального и регионального уровней в части развития производственных территорий и портовых комплексов.
* Разделение транспортных потоков, связанных с обслуживанием производственных территорий и портовых комплексов от потоков, связанных с передвижениями постоянного и временного населения с трудовыми, деловыми и культурно-бытовыми целями, а также ориентированных на рекреационные цели.
* Отвод транзитных потоков от селитебных и рекреационных зон.
* Выполнение нормативных требований в части ограничения вредного воздействия на жилую застройку, ландшафтно-рекреационные зоны, зоны отдыха от проектируемой дорожной сети.
* Обеспечение надежности транспортной системы за счет дублирования основных транспортных связей.

На территории поселения есть возможности для дальнейшего развития автомобильного транспорта, а также восстановления былых кондиций водного транспорта. Имеющаяся сеть автомобильных дорог обеспечивает транспортные связи поселения с районным и областным центром, с соседними поселениями. Значительная доля дорог характеризуются неудовлетворительным техническим состоянием и требует капитального ремонта.

Улицы и проезды в населенных пунктах поселения в основном имеют грунтовое покрытие, за исключением трасс федеральной и региональных дорог, проходящих по их территории. Состояние улиц и дорог является удовлетворительным, но для создания благоприятных условий жизнедеятельности населения требуется устройство на них твердого покрытия.

**Развитие транспортной инфраструктуры регионального значения**

В части развития автодорожной сети:

* Реконструкция автомобильной дороги регионального значения «Копорье – Ручьи» км 0 – км 37,5.

**Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры местного значения (Кингисеппский муниципальный район)**

* Устройство велосипедных дорожек:
  + вдоль автомобильной дороги регионального значения «Копорье – Ручьи» – от дер. Ручьи на восток;
  + вдоль автомобильной дороги регионального значения А-121 – от дер. Ручьи на север и далее через деревни Новое Гарколово и Старое Гарколово на восток;
  + вдоль автомобильной дороги федерального значения А-180 «Нарва» Санкт-Петербург – граница с Эстонской Республикой – от дер. Ручьи на юг.

**Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры за счет частных инвесторов, которые могут быть переведены в статус федерального или регионального значения**

В части развития железнодорожного транспорта:

* Строительство железной дороги от ст. Лужская-Сортировочная до ст. Лужская-Индустриальная, далее до железнодорожных станций в районе грузового аэропорта и далее до новых морских терминалов ОАО «АВРОРА» и новых морских терминалов ЗАО «Северо-Западный морской порт».

В части развития автодорожной сети

* Формирование автомобильной дороги с юга через Индустриальный бизнес-парк Мультимодального комплекса «Усть-Луга», от формируемой автомобильной дороги федерального значения вдоль восточного берега Лужской губы, до грузового аэропорта, который может приобрести статус международного класса – дорога может в последствии приобрести статус федерального значения;
* Формирование автомобильной дороги от района грузового аэропорта на север, путем отхода от формируемой автомобильной дороги к грузовому аэропорту, которая может приобрести статус федерального значения, до соединения с проектируемой дорогой регионального значения к новым терминалам ЗАО «Северо-Западный морской порт» (участок новые терминалы ОАО «АВРОРА» – новые терминалы ЗАО «Северо-Западный морской порт») – дорога может в последствии приобрести статус регионального значения.
* Формирование автомобильной дороги вдоль восточного берега Лужской губы (севернее дер. Ручьи) параллельно существующей автодороге А-121 до морских терминалов ОАО «АВРОРА» и далее до морских терминалов ЗАО «Северо-Западный морской порт». Данную дорогу предполагается использовать для пропуска легкового и грузового транзита. Участок в районе дер. Вистино предлагается проложить на эстакаде, в целях организации доступа к рекреационной зоне, формируемой на берегу Лужской губы западнее дер. Вистино – согласно утвержденной Схеме территориального планирования Кингисеппского муниципального района – дорога может в последствии приобрести статус регионального значения.
* Формирование автодороги, связывающей район ст. «Лужская-Сортировочная» с Индустриальной зоной «Усть-Луга» и морскими терминалами ЗАО «Северо-Западный морской порт» – согласно утвержденной Схеме территориального планирования Кингисеппского муниципального района – дорога может в последствии приобрести статус регионального значения.
* Формирование дополнительных автомобильных дорог в районе морских терминалов ЗАО «Северо-Западный морской порт» и деревень Старое и Новое Гарколово для исключения движения грузового транзита через деревени Старое и Новое Гарколово. Существующая автодорога А-121 в районе в район деревень Старое и Новое Гарколово спрямляется на отдельном участке и частично передается в состав вновь формируемых автодорог – согласно утвержденной Схеме территориального планирования Кингисеппского муниципального района – дорога может в последствии приобрести статус регионального значения.

Вид пересечения (в одном или разных уровнях) железных и автомобильных дорог будет определяться в дальнейшем, при проектировании объектов инвестиционного проекта.

## 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;
2. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ;
3. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
4. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
5. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»;
6. Федеральный закон от 10.01.2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды»;
7. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «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 «Вистинское сельское поселение».
12. «Состояние окружающей среды Ленинградской области» Администрация Ленинградской области Комитет по природным ресурсам и охране окружающей природной среды.
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. 03.07.2016 г.), 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. 03.07.2016 г.) 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.

## Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Финансирование работ по содержанию и ремонту улично-дорожной сети на территории МО «Вистинское сельское поселение», из муниципального, областного бюджета в виде субсидий в долевом соотношении, а также за счет средств инвесторов.

Содержание и ремонт муниципальных дорог осуществляется по договорам, заключаемым по результатам проведения аукционов МО «Вистинское сельское поселение», капитальный ремонт дорог выполняется в плановом порядке на основании договоров, заключенным по результатам проведения аукционов в объёме выделенных денежных средств.

Для определения объемов финансирования используются следующие нормативные документы:

* НЦС81-02-08-2017 Укрупненные нормативы цены строительства. Сборник №08. Автомобильные дороги;
* Территориальные единичные расценки на ремонтно-строительные работы ТЕРр-2001 СПб;
* Справочник базовых цен на проектные работы для строительства "Автомобильные дороги общего пользования".

Общий объем финансирования, необходимый для реализации мероприятий Программы на весь расчетный срок, составляет **730 974,58 тыс. рублей**, в том числе по годам:

* 2017 год – **0,00 рублей**;
* 2018 год – **6 799,65 тыс. рублей**;
* 2019 год – **26 422,92 тыс. рублей**;
* 2020 год – **30 949,30 тыс. рублей**;
* 2021 год – **74 076,80 тыс. рублей**;
* С 2022 по 2026 годы – **184 811,0 тыс. рублей**;
* С 2027 по 2031 годы – **223 231,48 тыс. рублей**;
* С 2032 по 2035 годы – **186 983,43 тыс. 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.

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

## 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**

К сроку первой очереди Генерального плана, соответствующему расчетному сроку «Схемы территориального планирования Кингисеппского муниципального района» развитие МО «Вистинское сельское поселение» будет связано, преимущественно, со строительством и функционированием портовых комплексов и сооружений. Деревня Вистино становится «точкой роста» развития территории МО «Вистинское сельское поселение». Прогнозная численность населения МО «Вистинское сельское поселение» по сравнению с современным состоянием увеличится в 2,9 раза и составит 5,0 тыс. человек.

К расчетному сроку генерального плана муниципального образования «Вистинское сельское поселение» предполагается, что демографическое развитие будет связано не только со строительством и эксплуатацией Морского порта «Усть-Луга», но и дальнейшим размещением на территории поселения Индустриальной зоны в районе деревни Косколово, а также строительством портовых терминалов в северной части поселения в районе деревень Новое и Старое Гарколово, организацией транспортно-логистичеких и производственных комплексов, строительством международного грузового аэропорта. Данный вариант основан на форсированном развитии всех сфер деятельности при исправлении современной тенденции низкой рождаемости и высокой смертности, стабилизации и совершенствовании структуры занятости. При этом должен получить активное развитие ряд новых направлений хозяйствования, основанных на использовании имеющегося ресурсного потенциала (кустарные промыслы и ремесла, туризм, рекреация и пр.). Основным источником формирования численности населения будет являться механический прирост.

Таблица 3.1.

**Динамика изменения численности населенных пунктов**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Тип н.п. | Название н.п. | Первая очередь | Расчетный срок |
| тыс. чел. | тыс. чел. |
| 1 | дер. | Валяницы | 0,300 | 5,370 |
| 2 | дер. | Вистино | 1,365 | 1,500 |
| 3 | дер. | Глинки | 0,045 | 0,110 |
| 4 | дер. | Горки | 0,095 | 0,355 |
| 5 | дер. | Дубки | 0,030 | 0,280 |
| 6 | дер. | Залесье | 0,035 | 0,135 |
| 7 | дер. | Косколово | 0,150 | 0,150 |
| 8 | дер. | Кошкино | 0,030 | 0,035 |
| 9 | дер. | Красная Горка | 0,010 | 0,010 |
| 10 | дер. | Логи | 0,075 | 0,100 |
| 11 | пос. | Логи | 0,365 | 0,465 |
| 12 | дер. | Мишино | 0,020 | 0,230 |
| 13 | дер. | Новое Гарколово | 0,005 | 0,130 |
| 14 | дер. | Пахомовка | 0,035 | 3,800 |
| 15 | дер. | Ручьи | 1,965 | 2,410 |
| 16 | дер. | Слободка | 0,165 | 0,050 |
| 17 | дер. | Сменково | 0,150 | 0,070 |
| 18 | дер. | Старое Гарколово | 0,100 | 1,920 |
| 19 | дер. | Югантово | 0,060 | 0,180 |
| **Итого** | | | **5,000** | **17,300** |

Масштабы развития населенных пунктов по численности населения определены ориентировочно, в зависимости от положения каждого населенного пункта в общей структуре расселения, складывающихся тенденций изменения численности населенных пунктов и их прогнозируемого экономического потенциала.

Также проектом предполагается увеличение численности сезонно проживающего населения на территории МО «Вистинское сельское поселение». Большая часть сезонно проживающего населения – это работники проектируемых промышленных, логистических и транспортных предприятий, а также предприятий торговли и сервиса.

Предполагается также, что ежедневная маятниковая миграция на работу и учебу за границы МО «Вистинское сельское поселение» будет составлять 3-4 тыс. человек.

Таблица 3.2.

**Проектная численность постоянно и сезонно проживающего населения МО «Вистинское сельское поселение» (тыс. чел.)**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Очередность | Всего | Постоянно проживающие | Сезонно проживающие |
| 1 | Первая очередь | 8,5 | 5,0 | 3,5 |
| 2 | Расчетный срок | 37,6 | 17,3 | 21,3 |

Таким образом, общая численность населения, проживающего на территории сельского поселения, может составить порядка 37,6 тыс. человек, из них -17,3 тыс. чел. постоянно проживающего населения, 19,3 тыс. чел – персонал предприятий промышленности и обслуживания, 2,0 тыс. чел. – туристы и прочие временно находящиеся на территории поселения граждане.

На основании анализа ретроспективных данных по возрастному составу населения и протекающих в настоящее время демографических процессов, а также прогноза численности населения, приводится предполагаемая возрастная структура населения МО «Вистинское сельское поселение» на проектный период.

Таблица 3.3.

**Прогноз возрастной структуры постоянного населения**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Из общей численности население в возрасте: | Первая очередь | | Расчетный срок | |
| тыс. чел. | в % | тыс. чел. | в % |
| моложе трудоспособного | 0,6 | 12,0% | 3,0 | 17,3% |
| трудоспособном | 3,6 | 72,0% | 12,0 | 69,4% |
| старше трудоспособного | 0,8 | 16,0% | 2,3 | 13,3% |
| ***ИТОГО*** | **5** | **100,0%** | **17,3** | **100,0%** |

**Развитие экономической базы**

На данный момент территория МО «Вистинское сельское поселение» является привлекательной для реализации ряда крупных инвестиционных проектов. От их полной или частичной реализации во многом зависит будущее поселения. Реализация данных проектов находится в разной стадии, часть объектов - в процессе строительства, некоторые проекты - на этапе разработки проектной документации.

В таблице ниже представлены 2 основных варианта развития МО «Вистинское сельское поселение» с указанием основных параметров.

Ряд параметров характерен для обоих вариантов развития сельского поселения. К таким параметрам относятся:

* развитие Морского порта «Усть-Луга» согласно Схеме Генерального плана Морского порта «Усть-Луга»;
* размещение на территории поселения морского терминала «АВРОРА» по перевалке легковых автомобилей, накатных и генеральных грузов западнее дер. Горки;
* размещение объектов Балтийской трубопроводной системы;
* размещение промышленных и коммунально-складских зон Мультимодального комплекса «Усть-Луга» на территориях восточнее дер. Слободка, дер. Югантово, дер. Мишино, дер. Вистино, дер. Пахомовка, дер. Горки, дер. Глинки и севернее дер. Дубки и дер. Логи;
* численность постоянного населения и, следовательно, параметры жилищного фонда.

Принципиальное различие вариантов заключается в следующем:

1. Согласно первому варианту, предполагается размещение морских терминалов ЗАО «Северо-Западный морской порт» в северной части МО «Вистинское сельское поселение» в районе деревень Старое и Новое Гарколово с проектной мощностью по переработке до 38,1 млн. тонн грузов (письмо от председателя Комитета экономического развития и инвестиционной деятельности Ленинградской области №14-02371/10-0-1 от 28.06.2010 г.). Размещение данных морских терминалов исключает вариант использования северного побережья МО «Вистинское сельское поселение» близ деревень Новое и Старое Гарколово в рекреационных целях.

Согласно второму варианту, в северной части поселения на побережье Финского залива будет располагаться рекреационная зона для отдыха населения.

1. По первому варианту предлагается строительство железнодорожной ветки в центральной части поселения. Данная железнодорожная ветка необходима для транспортного обеспечения Мультимодального комплекса «Усть-Луга», новых терминалов ОАО «АВРОРА» в северо-восточной части Лужской губы и новых терминалов ЗАО «Северо-Западный морской порт» в районе деревень Старое и Новое Гарколово.

Второй вариант не предполагает строительства железной дороги к новым терминалам ОАО «АВРОРА» и новым терминалам ЗАО «Северо-Западный морской порт». Транспортное обеспечение терминала ОАО «АВРОРА» должно быть достигнуто строительством железнодорожной ветки по западному побережью поселения.

1. Первый и второй варианты имеют различные архитектурно-планировочные решения, несмотря на одинаковые численные показатели в сфере населения и жилищного строительства.

По первому варианту основное развитие жилых и общественно-деловых зон предлагается рядом с деревнями Вистино, Ручьи, Пахомовка, а также Старое Гарколово. Предлагается также новое жилищное строительство на свободных территориях близ деревень Югантово, Красная горка, Дубки, Сменково, Валяницы.

По второму варианту предлагается также развитие жилых и общественно-деловых зон в дер. Новое и дер. Старое Гарколово, несколько уменьшена жилая зона дер. Пахомовка. Рядом с дер. Новое Гарколово выделена зона дачно-садоводческого некоммерческого объединения, определенная как зона индивидуальной жилой застройки сезонного проживания.

Таблица 3.4.

**Основные принципиальные позиции по вариантам социально-экономического развития МО «Вистинское сельское поселение»**

| Наименование показателя | Вариант 1 | Вариант 2 |
| --- | --- | --- |
| Основные инвестиционные проекты на территории МО «Вистинское сельское поселение» | развитие Морского порта «Усть-Луга»;  строительство морских терминалов ОАО «АВРОРА»;  размещение в южной части поселения Индустриальной зоны с предприятиями 1-5 классов опасности;  строительство морских терминалов ЗАО «Северо-Западный морской порт» в районе деревень Старое и Новое Гарколово;  размещение промышленных и коммунально-складских зон на территориях восточнее дер. Слободка, дер. Югантово, дер. Вистино, дер. Пахомовка, дер. Горки, дер. Глинки и севернее дер. Дубки и дер. Логи;  размещение объектов Балтийской трубопроводной системы  строительство международного грузового аэропорта  строительство производства аммиака и карбамида | развитие Морского порта «Усть-Луга»;  строительство морских терминалов ОАО «АВРОРА»;  размещение в южной части поселения Индустриальной зоны с предприятиями 1-5 классов опасности;  размещение промышленных и коммунально-складских зон на территориях восточнее дер. Слободка, дер. Югантово, дер. Вистино, дер. Пахомовка, дер. Горки, дер. Глинки и севернее дер. Дубки и дер. Логи;  размещение объектов Балтийской трубопроводной системы. |
| Территории для размещения объектов отдыха и рекреации | южнее дер. Пахомовка;  территория побережья напротив пос. Логи;  территория побережья напротив дер. Вистино | южнее дер. Пахомовка;  мыс Колганпя;  территория побережья напротив дер. Вистино;  северное побережье поселения у деревень Новое и Старое Гарколово |
| Особенности развития транспортной инфраструктуры | Строительство автомобильной дороги федерального значения для транспортного обеспечения Морского порта «Усть-Луга»  Строительство железной дороги и сопутствующей инфраструктуры для транспортного обеспечения Морского порта «Усть-Луга»  Строительство железной дороги для транспортного обеспечения Индустриальной зоны с предприятиями 1-5 классов опасности  Строительство автомобильной дороги регионального значения для транспортного обеспечения новых терминалов ОАО «АВРОРА» и ЗАО «Северо-Западный морской порт» в районе деревень Старое и Новое Гарколово  Строительство железной дороги и сопутствующей инфраструктуры для транспортного обеспечения новых терминалов ОАО «АВРОРА» и ЗАО «Северо-Западный морской порт» и в районе деревень Старое и Новое Гарколово | Строительство автомобильной дороги федерального значения для транспортного обеспечения Морского порта «Усть-Луга»  Строительство железной дороги и сопутствующей инфраструктуры для транспортного обеспечения Морского порта «Усть-Луга»  Строительство железной дороги для транспортного обеспечения Индустриальной зоны с предприятиями 1-5 классов опасности  Строительство автомобильной дороги регионального значения для транспортного обеспечения новых терминалов ОАО «АВРОРА»  Строительство железной дороги и сопутствующей инфраструктуры для транспортного обеспечения новых терминалов ОАО «АВРОРА» вдоль побережья. |
| Особенности развития инженерной инфраструктуры | Строительство водовода от водозаборных сооружение на р. Луга для водоснабжения населения;  Строительство новых котельных;  Необходимость решения вопроса инженерного обеспечения терминалов ОАО «АВРОРА» и ЗАО «Северо-Западный морской порт» в районе деревень Старое и Новое Гарколово;  Необходимость решения вопроса инженерного обеспечения новых промышленных и коммунально-складских зон на территории поселения | Строительство водовода от водозаборных сооружение на р. Луга для водоснабжения населения;  Строительство новых котельных;  Необходимость решения вопроса инженерного обеспечения терминала ОАО «АВРОРА»;  Необходимость решения вопроса инженерного обеспечения новых промышленных и коммунально-складских зон на территории поселения |

Проектом в качестве основного принят **первый** вариант социально-экономического развития МО «Вистинское сельское поселение».

**Новое жилищное строительство**

Главная цель жилищной политики – улучшение качества жизни населения, что повышает инвестиционную привлекательность поселения и создает условия для закрепления молодых кадров.

Для улучшения качества жизни и условий проживания населения, проектом принимаются следующие показатели жилищной обеспеченности:

* 35,0 кв. м. общей площади/чел – первая очередь;
* 37,4 кв. м общей площади./чел. – расчетный срок.

Жилищный фонд в соответствии со «Схемой территориального планирования Кингиссепского муниципального района» на первую очередь должен составить 175 тыс. кв. м, из них новое строительство – 105,6 тыс. кв. м.

На расчетный срок жилищный фонд составит 647,6 тыс. кв. м., в т. ч. новое жилищное строительство – 583,9 тыс. кв. м.

Среднегодовой темп строительства на период расчетного срока проекта - около 26,5 тыс. кв. м. в год.

Существующий сохраняемый жилищный фонд к расчетному сроку - 63,7 тыс. кв. м.

Для большей части населенных пунктов предлагается ИЖС. Среднеэтажное жилищное строительство планируется лишь в Вистино, Валяницах и Пахомовке. Блокированная застройка появится в дер. Ручьи и дер. Пахомовка.

Ниже перечислены населенные пункты, на территории которых предполагается выдача земельных участков льготным категориям граждан.

Таблица 3.5.

**Перечень земельных участков предполагаемых для выдачи льготным категориям граждан**

| №  п/п | Мероприятия и объекты территориального планирования | Характеристика объекта территориального планирования | Территория планирования мероприятий | Очередность |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Выдача земельных участков, подлежащих однократному безвозмездному предоставлению льготным категориям граждан | 0,7 га | в восточной, юго-восточной и южной частях д. Глинки | первая очередь |
| 2 | Выдача земельных участков, подлежащих однократному безвозмездному предоставлению льготным категориям граждан | 0,6 га | в восточной, юго-восточной и южной частях д. Горки | первая очередь |
| 3 | Выдача земельных участков, подлежащих однократному безвозмездному предоставлению льготным категориям граждан | 0,5 га | в западной части д. Логи | первая очередь |
| 4 | Выдача земельных участков, подлежащих однократному безвозмездному предоставлению льготным категориям граждан | 1,5 га | в д. Валяницы (западнее а/д А-121) | первая очередь |
| 5 | Выдача земельных участков, подлежащих однократному безвозмездному предоставлению льготным категориям граждан | 1,7 га | в северо-западной части деревни Пахомовка. | первая очередь |

Таблица 3.6.

**Потребные территории под жилищное строительство по МО «Вистинское сельское поселение», га**

| №  п.п. | Тип населенного пункта | Название | усадебная застройка | | блокированная застройка | | застройка средней этажности | | Итого |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 очередь | Р. срок | 1 очередь | р. срок | 1 очередь | р. срок |
| 1 | дер. | Валяницы | 5,5 | 34,0 |  |  |  | 55,0 | 94,5 |
| 2 | дер. | Вистино |  | 3,4 |  |  | 3,0 | 5,5 | 11,9 |
| 3 | дер. | Глинки |  | 2,9 |  |  |  |  | 2,9 |
| 4 | дер. | Горки |  | 12,2 |  |  |  |  | 12,2 |
| 5 | дер. | Дубки | 0,3 | 12,1 |  |  |  |  | 12,4 |
| 6 | дер. | Залесье |  | 4,6 |  |  |  |  | 4,6 |
| 7 | дер. | Косколово | 5,3 |  |  |  |  |  | 5,3 |
| 8 | дер. | Кошкино | 0,6 | 1,4 |  |  |  |  | 2,0 |
| 9 | дер. | Красная Горка |  |  |  |  |  |  | 0,0 |
| 10 | дер. | Логи |  | 1,2 |  |  |  |  | 1,2 |
| 11 | пос. | Логи | 5,5 | 20,4 |  |  |  |  | 25,9 |
| 12 | дер. | Мишино |  | 9,7 |  |  |  |  | 9,7 |
| 13 | дер. | Новое Гарколово |  | 5,8 |  |  |  |  | 5,8 |
| 14 | дер. | Пахомовка |  | 97,6 |  | 17,0 |  | 1,5 | 116,1 |
| 15 | дер. | Ручьи | 7,4 | 28,0 | 14,2 | 27,1 |  |  | 76,7 |
| 16 | дер. | Слободка | 2,9 | 0,9 |  |  |  |  | 3,8 |
| 17 | дер. | Сменково | 3,2 | 3,1 |  |  |  |  | 6,3 |
| 18 | дер. | Старое Гарколово | 1,9 | 55,9 |  |  |  |  | 57,8 |
| 19 | дер. | Югантово |  | 5,9 |  |  |  |  | 5,9 |
| - | - | Итого | 32,6 | 299,1 | 14,2 | 44,1 | 3,0 | 62,0 |  |
| - | - | Общий итог |  | 331,7 |  | 58,3 |  | 65,0 | 455,0 |

Таблица 3.7.

**Основные параметры жилищного фонда МО «Вистинское сельское поселение» к расчетному сроку, тыс. кв. м.**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п.п. | Тип н.п. | Название н.п. | Сущ. жил. фонд | Существующий сохраняемый | | Проектируемый жилищный фонд | | | | | | Итого к сроку 1 очереди | Итого к расчетному сроку |
| усадебная застройка | | блокированная застройка | | застройка средней этажности | |
| 1 очередь | р.срок | 1 очередь | р.срок | 1 очередь | р.срок | 1 очередь | р.срок |
| 1 | дер. | Валяницы | 2,2 | 2,0 | 1,9 | 8,8 | 34,0 |  |  |  | 165,0 | 10,8 | 200,9 |
| 2 | дер. | Вистино | 40,0 | 38,0 | 34,0 |  | 3,4 |  |  | 12,0 | 16,5 | 50,0 | 53,9 |
| 3 | дер. | Глинки | 2,0 | 1,8 | 1,7 |  | 2,9 |  |  |  |  | 1,8 | 4,6 |
| 4 | дер. | Горки | 4,2 | 3,8 | 3,5 |  | 12,2 |  |  |  |  | 3,8 | 15,7 |
| 5 | дер. | Дубки | 0,7 | 0,6 | 0,6 | 0,5 | 12,1 |  |  |  |  | 1,1 | 12,7 |
| 6 | дер. | Залесье | 1,6 | 1,4 | 1,3 |  | 4,6 |  |  |  |  | 1,4 | 5,9 |
| 7 | дер. | Косколово | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 8,5 |  |  |  |  |  | 8,9 | 8,9 |
| 8 | дер. | Кошкино | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 1,0 | 1,4 |  |  |  |  | 1,1 | 1,5 |
| 9 | дер. | Красная Горка | 0,4 | 0,3 | 0,3 |  |  |  |  |  |  | 0,3 | 0,3 |
| 10 | дер. | Логи | 3,4 | 3,0 | 2,9 |  | 1,2 |  |  |  |  | 3,0 | 4,1 |
| 11 | пос. | Логи | 0,5 | 0,5 | 0,4 | 8,8 | 20,4 |  |  |  |  | 9,3 | 20,8 |
| 12 | дер. | Мишино | 0,8 | 0,7 | 0,7 |  | 9,7 |  |  |  |  | 0,7 | 10,4 |
| 13 | дер. | Новое Гарколово | 0,2 | 0,1 | 0,1 |  | 5,8 |  |  |  |  | 0,1 | 5,9 |
| 14 | дер. | Пахомовка | 1,6 | 1,4 | 1,3 |  | 97,6 |  | 38,1 |  | 4,5 | 1,4 | 141,5 |
| 15 | дер. | Ручьи | 12,5 | 11,3 | 10,6 | 11,8 | 28,0 | 41,4 | 60,7 |  |  | 64,5 | 99,4 |
| 16 | дер. | Слободка | 1,3 | 1,2 | 1,1 | 4,6 | 0,9 |  |  |  |  | 5,8 | 2,0 |
| 17 | дер. | Сменково | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 5,1 | 3,1 |  |  |  |  | 5,2 | 3,2 |
| 18 | дер. | Старое Гарколово | 0,5 | 0,5 | 0,4 | 3,0 | 55,9 |  |  |  |  | 3,5 | 56,3 |
| 19 | дер. | Югантово | 2,5 | 2,2 | 2,1 |  | 5,9 |  |  |  |  | 2,2 | 8,0 |
| - | - | Итого | 74,9 | 69,4 | 63,7 | 52,2 | 299,1 | 41,4 | 98,8 | 12,0 | 186,0 | 175,0 | 647,5 |

Таблица 3.8.

**Распределение населения в жилищном фонде к расчетному сроку, тыс. чел.**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п.п. | Тип н.п. | Название н.п. | В сущ. жил. фонде | В существующем сохраняемом | | В проектируемом жилищном фонде | | | | | | Итого к сроку 1 очереди | Итого к расчетному сроку |
| усадебная застройка | | блокированная застройка | | застройка средней этажности | |
| 1 оч. | р.срок | 1 оч. | р.срок | 1 оч. | р.срок | 1 оч. | р.срок |
| 1. | дер. | Валяницы | 0,056 | 0,000 | 0,000 | 0,300 | 0,756 |  |  |  | 4,614 | 0,300 | 5,370 |
| 2. | дер. | Вистино | 1,005 | 1,000 | 0,900 |  | 0,076 |  |  | 0,365 | 0,524 | 1,365 | 1,500 |
| 3. | дер. | Глинки | 0,050 | 0,000 | 0,000 | 0,045 | 0,110 |  |  |  |  | 0,045 | 0,110 |
| 4. | дер. | Горки | 0,106 | 0,095 | 0,100 |  | 0,255 |  |  |  |  | 0,095 | 0,355 |
| 5. | дер. | Дубки | 0,017 | 0,000 | 0,000 | 0,030 | 0,280 |  |  |  |  | 0,030 | 0,280 |
| 6. | дер. | Залесье | 0,040 | 0,000 | 0,000 | 0,035 | 0,135 |  |  |  |  | 0,035 | 0,135 |
| 7. | дер. | Косколово | 0,011 | 0,000 | 0,000 | 0,150 | 0,150 |  |  |  |  | 0,150 | 0,150 |
| 8. | дер. | Кошкино | 0,003 | 0,000 | 0,000 | 0,030 | 0,035 |  |  |  |  | 0,030 | 0,035 |
| 9. | дер. | Красная Горка | 0,009 | 0,000 | 0,000 | 0,010 | 0,010 |  |  |  |  | 0,010 | 0,010 |
| 10. | дер. | Логи | 0,086 | 0,075 | 0,050 |  | 0,050 |  |  |  |  | 0,075 | 0,100 |
| 11. | пос. | Логи | 0,013 | 0,000 | 0,000 | 0,365 | 0,465 |  |  |  |  | 0,365 | 0,465 |
| 12. | дер. | Мишино | 0,020 | 0,000 | 0,000 | 0,020 | 0,230 |  |  |  |  | 0,020 | 0,230 |
| 13. | дер. | Новое Гарколово | 0,004 | 0,000 | 0,000 | 0,005 | 0,130 |  |  |  |  | 0,005 | 0,130 |
| 14. | дер. | Пахомовка | 0,040 | 0,000 | 0,000 | 0,035 | 2,686 |  | 0,952 |  | 0,162 | 0,035 | 3,800 |
| 15. | дер. | Ручьи | 0,318 | 0,300 | 0,300 | 0,300 | 0,590 | 1,365 | 1,520 |  |  | 1,965 | 2,410 |
| 16. | дер. | Слободка | 0,034 | 0,000 | 0,000 | 0,165 | 0,050 |  |  |  |  | 0,165 | 0,050 |
| 17. | дер. | Сменково | 0,003 | 0,000 | 0,000 | 0,150 | 0,070 |  |  |  |  | 0,150 | 0,070 |
| 18. | дер. | Старое Гарколово | 0,013 | 0,000 | 0,000 | 0,100 | 1,920 |  |  |  |  | 0,100 | 1,920 |
| 19. | дер. | Югантово | 0,063 | 0,060 | 0,049 |  | 0,131 |  |  |  |  | 0,060 | 0,180 |
| - | - | Итого | 1,891 | 1,700 | 1,600 | 1,500 | 7,829 | 1,357 | 2,470 | 0,414 | 5,407 | 5,000 | 17,300 |

**Развитие учреждений и предприятий обслуживания**

При прогнозировании перспективной сети обслуживания населения необходимо обеспечить для населения гарантированный набор социальных услуг. Также необходимо создавать условия для развития более широкого спектра социально-бытовых услуг на коммерческой основе.

Ниже представлен укрупненный расчет потребности в учреждениях культурно-бытового обслуживания населения МО «Вистинское сельское поселение». Более подробно развитие сети культурно-бытового обслуживания представлено в соответствующих разделах.

Таблица 3.9

**Укрупненный расчет потребности в учреждениях культурно-бытового обслуживания населения МО «Вистинское сельское поселение»**

| №  п.п. | Наименование учреждения | Единицы измерения | Фактическая вместимость | Фактическая обеспеченность на 1000 чел. | Норматив обеспеченности (на тыс.чел.) | Уровень обеспеченности  (%) | Потребность на  расчетный срок | Новое строительство | Площадь земельных участков для нового строительства (га) |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Учреждения, находящиеся в ведении муниципального района |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | Объекты учебно-образовательного назначения |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | - Дошкольные образовательные учреждения | мест | 160 | 84 | 60 | 140% | 1038 | 878 | 3,1 |
|  | Школы, гимназии, лицеи (учреждения начального и основого общего и среднего (полного) общего образования-) | мест | 360 | 189 | 109 | 174% | 1886 | 1526 | 7,6 |
|  | Учреждения дополнительного образования | мест | 0 | 0 | 10% от числа учащихся школ | 0% | 189 | 189 | 0,5 |
|  | Здравоохранение |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | Больницы | коек | 3 | 1,6 | 13,47 | 10% | 233 | 230 | 2,4 |
|  | Амбулаторно-поликлиничесие учреждения (поликлиники) | посещений в смену | 30 | 16 | 18,15 | 87% | 314 | 284 | 0,4 |
|  | Станции скоромй медицинской помощи | автомобиль | 0 | 0 | 0,1 | 0% | 2 | 2 | 0,1 |
|  | Аптека | объект | 0 | 0 | 0,1 | 0% | 2 | 2 | встроенное |
|  | Социальное обслуживание населения |  |  |  |  |  | 0 | 0 |  |
|  | Детские дома | мест | 0 | 0 | 3 | 0% | 52 | 52 | 1 |
|  | Дома-интернаты для престарелых | мест | 0 | 0 | 3 | 0% | 52 | 52 | 1 |
|  | Учреждения, находящиеся в ведении поселения |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | Культурное обслуживание |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | Библиотеки | книжный фонд тыс. экз. | 19,8 | 10 | 7,5 | 139% | 130 | 110 | - |
|  | Клубные учреждения | мест | 400 | 211 | 80 | 263% | 1384 | 984 |  |
|  | Кинотеатры | мест | 0 | 0 | 35 | 0% | 606 | 606 |  |
|  | Учреждения молодежной политики | кв.м. | 0 | 0 | 25 | 0% | 433 | 433 |  |
|  | Музеи | объект | 1 | 0 | 1 | 0% | 1 | 1 | - |
|  | Физическая культура и спорт |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | Спортивные залы | тыс.кв.м. | 0,1 | 0 | 0,35 | 15% | 6 | 6 | - |
|  | Плоскостные сооружения | тыс.кв.м | 0,2 | 0 | 1,95 | 5% | 34 | 34 | - |
|  | Бассейны | кв.м. зеркала воды | 0 | 0 | 75 | 0% | 2475 | 2475 | 1,30 |
|  | Бытовые услуги |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | Гостиницы | мест | 130 | 68 | 9 | 760% | 338 | 208 | 0,5 |
|  | Бани | мест | н.д. | - | 7 | - | 121 | 121 | - |
|  | Торговля и общественное питание |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | Торговля | тыс.кв.м. | 0,8 | 421,05 | 486,6 | 87% | 18,3 | 17,5 | - |
|  | Предприятия общественного питания | мест | 80 | 42 | 40 | 105% | 1504 | 1424 | - |
|  | Ритуальные услуги |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | Кладбища | га | 21,5 | 11,3 | 0,24 | 47,2 | 4,2 | 1,5 | 1,5 |

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

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

Учитывая усиленные темпы роста демографической ситуации в поселении можно сделать вывод, что планируется значительного изменения транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения на территории МО «Вистинское сельское поселение». Предполагается, что на расчетный срок уровень автомобилизации может возрасти с 220 до 350 легковых автомобилей индивидуальных владельцев на 1000 жителей. Парк легковых автомобилей составит порядка 6000 автомобилей, при этом общее количество автомобилей будет значительно возрастать за счет приезжего населения, особенно в весенне-летний и осенний периоды.

Одной из существенных проблем социальной сферы МО «Вистинское сельское поселение» является низкая транспортная доступность основных социальных объектов периодического посещения (поликлиники и больницы, скорая помощь). Требуются действия по повышению транспортной доступности объектов социальной сферы путем введения дополнительных рейсов или организации новых маршрутов.

Автобусные перевозки в МО «Вистинское сельское поселение» производятся ОАО «Кингисеппский автобусный парк» (автобусы марки Икарус 263.01, Вольво). Через поселение проходят автобусные маршруты №75 Кингисепп – Старое Гарколово и №75/83 Кингисепп – ст.Калище. На территории поселения расположены следующие остановочные пункты: Косколово, Слободка, Югантово, Сменково, Дубки, Ручьи, Вистино, Валяницы, Горки, Логи, Новое Гарколово, Старое Гарколово. Частота движения автобусов через дер. Вистино – 3 рейса в день в каждом направлении.

Проектом предлагается строительство и реконструкция ряда автомобильных дорог, а также формирование автобусных маршрутов. Основными маршрутами на территории МО «Вистинское сельское поселение» будут:

* междугородний маршрут по направлению Вистино – Старое Гарколово – Сосновый Бор;
* междугородний маршрут по направлению Вистино – Капорье;
* междугородний маршрут по направлению Вистино – Усть-Луга – Кингисепп;
* внутрипоселковый маршрут по направлению «Вистино – Пахомовка – грузовой аэропорт – Индустриальный бизнес-парк Мультимодального комплекса «Усть-Луга» – Индустриальная зона «Усть-Луга» – терминалы Морского порта «Усть-Луга» – Ручьи – Вистино» преимущественно для развозки рабочих;
* внутрипоселковый маршрут по направлению «Вистино – Пахомовка – грузовой аэропорт – северная складская зона Мультимодального комплекса «Усть-Луга» – терминалы ОАО «АВРОРА» – северные терминалы Морского порта «Усть-Луга» – Ручьи – Вистино» преимущественно для развозки рабочих;
* внутрипоселковый маршрут по направлению «Вистино – Пахомовка – грузовой аэропорт – Валяницы – Вистино».

Для повышения качества пассажирских перевозок целесообразно уделить внимание поддержанию в нормативном состоянии и поэтапной ликвидации грунтовых разрывов в улично-дорожной сети населенных пунктов. Предлагается поэтапное оборудование всех улиц населенных пунктов поселения средствами наружного искусственного освещения.

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.

## Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

**Автодорожная сеть. Автомобильный транспорт**

* В настоящее время по территории МО «Вистинское сельское поселение» проходят следующие автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения:

Таблица 3.10

**Характеристика автомобильных дорог регионального, федерального и межмуниципального значений**

| № п/п | Наименование автодороги | Протяженность в пределах МО, км | Техническая категория | Тип покрытия |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | А-180 «Нарва» Санкт-Петербург – граница с Эстонской Республикой | 11,4 | III | усовершенствованный асфальтобетон |
| 2 | Санкт-Петербург – Ручьи (А-121) | 23,6 | III-IV | усовершенствованный асфальтобетон |
| 3 | Копорье – Ручьи | 15,0 | IV | усовершенствованный асфальтобетон |
| 4 | Вистино – Пахомовка | 2,2 | V | переходный из щебня и гравия |

Прогнозируемая величина автомобильных потоков на автодороге Косколово – Ручьи на расчетный срок составит 1500-2000 авт./сут., на автодороге Копорье – Ручьи – 700-1000 авт./сут.

На внешних связях поселения суточное отправление можно оценить в 1,0-1,5 тыс. чел. Исходя из этого, проектом предусматривается размещение автовокзала в дер. Вистино вместимостью до 200 чел.

Суммарное суточное отправление по трудовым целям от всех остановочных пунктов оценивается в 4,7-5,0 тыс. чел. В случае отсутствия организованной развозки предприятиями необходимо предусмотреть размещение автобусного парка для хранения и обслуживания подвижного состава.

**Железнодорожный транспорт**

Организация железнодорожного пассажирского пригородного сообщения на территории МО «Вистинское сельское поселение» представляется нецелесообразной, что обусловлено незначительным спросом на пассажироперевозки по проектируемым железнодорожным линиям. Все проекты по развитию железных дорог, предлагаемые на территории поселения, ориентированы на осуществление грузовых перевозок и теоретически могут быть использованы только для организации пассажироперевозок от селитебных зон (места проживания) к производственным зонам (места работы). Но, учитывая развитие автодорожной сети, дополнительные вложения в инфраструктуру пригородных железнодорожных перевозок нельзя считать экономически оправданными.

**Воздушный транспорт**

В 2010 г. ОАО «ПИиНИИ ВТ «Ленаэропроект» выполнил экспертное заключение о технической возможности строительства грузового аэропорта в Сойкинской волости (МО «Вистинское сельское поселение») Кингисеппского муниципального района Ленинградской области (арх. № 40614-А).

Строительство грузового аэропорта «Усть-Луга» намечено в 3 км восточнее дер. Пахомовка и будет осуществляться за счет частных инвестиций.

Изначально планируется строительство аэропорта для местных авиаперевозок и дальнейшее развитие, увеличение взлетно-посадочной полосы и реорганизация инфраструктуры для придания аэропорту статуса международного.

Экспертное заключение определило техническую возможность строительство нового грузового аэропорта с аэродромом класса «А» восточнее дер. Пахомовка предполагается вести с учетом развития Морского порта «Усть-Луга» и других портовых территорий, строительства в Усть-Луге крупного индустриально-логистического парка и мультимодального комплекса «Усть-Луга», а также возможных перспектив обслуживания аэропортом потребителей в Северо-Западном федеральном округе, на прилегающих территориях и в отдаленных районах РФ, а также экспортно-импортных и транзитных перевозок грузов.

По предварительной оценке продолжительность строительства всего комплекса аэропорта в полном объеме составит не менее 4,5 лет (при условии стабильного финансирования). Поэтому представляется целесообразным на 1 этапе предусмотреть строительство летной полосы класса «Г» с ограниченным составом зданий и сооружений и организацией полетов вертолетов и ближнемагистральных ВС IV группы, а в дальнейшем – среднемагистральных ВС III группы с массой до 40 т.

**Водный транспорт**

Морской порт «Усть-Луга» на территории МО «Вистинское сельское поселение» имеет функцию только перевалки грузов. Пассажирксие морские перевозки на территории поселения не осуществляются.

На территории МО «Вистинское сельское поселение» предлагается развитие водного туризма – круизного, яхтенного, катерного. В этих целях проектом предусматривается организация рекреационных зон «Сойкинский берег» и «Старое Гарколово», которые находятся на побережье Финского залива с глубиной прибрежных вод, позволяющей организовать яхт-клубы.

Причалы, яхтенные стоянки и заправки для маломерных судов на водных объектах (яхт-клубы) предполагаются к размещению на следующих территориях:

* между территориями ООО «Вистинский топливный терминал» и терминалом «Новая Гавань» (приоритетный вариант, поскольку есть ограждающие сооружения – потребует минимальных затрат);
* в районе северной части поселка Логи;
* в районе мыса Ненни Сари, западнее дер. Старое Гарколово.

## Прогноз развития дорожной сети поселения

**Улично-дорожная сеть в населенных пунктах**

Проектом предлагается следующая классификация элементов улично-дорожной сети населенных пунктов:

* поселковая дорога: ширина в красных линиях – 30 м, ширина проезжей части – 7 м.
* главные улицы: ширина в красных линиях – 15 м, ширина проезжей части – 7 м.
* улицы в жилой застройке: ширина в красных линиях – 12 м, ширина проезжей части – 6 м.

Протяженность улично-дорожной сети приведена в таблице.

Таблица 3.11.

**Протяженность улично-дорожной сети в населенных пунктах**

| Селитебные зоны | Поселковая дорога, км | | Главные улицы, км | | Улицы в жилой застройке, км | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| сущ. | проект. | сущ. | проект. | сущ. | проект. |
| Косколово | 0,7 | 0,7 | 1,4 | 1,4 | 1,3 | 1,9 |
| Слободка – Дубки | 5,4 | 5,4 | 2,8 | 5,0 | 1,7 | 4,5 |
| Вистино – Ручьи – Логи – Валяницы | 6,0 | 9,3 | 9,4 | 24,6 | 6,1 | 43,8 |
| Старое Гарколово – Новое Гарколово | 2,4 | 2,4 | 0,7 | 1,2 | 1,7 | 2,4 |
| Итого | 14,5 | 17,8 | 13,5 | 32,2 | 10,8 | 52,6 |

Также в границах населенных пунктов потребуется ремонт дорог местного значения МО «Вистинское сельское поселение» с постепенной реконструкцией грунтовых дорог с устройством твердого покрытия.

**Улично-дорожная сеть в производственных зонах**

Для обеспечения корреспонденций на грузовом и легковом транспорте между производственными зонами и сетью автомобильных дорог на территории МО «Вистинское сельское поселение» предусматриваются мероприятия по развитию дорожной сети. Параметры сети выбраны в соответствии с перспективными автомобильными потоками, определение которых приведено ниже. При предполагаемой численности рабочих мест в каждой промышленной зоне в 2 тыс. человек поток индивидуального транспорта в направлении промышленных зон с внешней сети оценивается в 600 приведенных единиц в утренний максимальный час. При дополнительном учете потока грузового транспорта в объеме 100 физ.ед.в час (что соответствует 300 привед. ед. в час), суммарный поток становится равным 900 привед.ед.в час в каждом направлении. Принимая пропускную способность полосы для магистральных улиц общегородского значения регулируемого движения равной 500 привед. ед. в час на полосу (в соответствии с «Рекомендациями по проектированию улиц и дорог городов и сельских поселений», ЦНИИП Градостроительства, 1994), требуемое минимальное количество полос в одну сторону для каждой промышленной зоны становится равным 900/500 = 1,8 (после округления – 2), в обе стороны – 4.

Поскольку одним из принципов формирования предложений по развитию транспортной инфраструктуры в составе Генерального плана МО «Вистинское сельское поселение» принято разделение транспортных потоков, связанных с обслуживанием производственных территорий и портовых комплексов от потоков, связанных с передвижениями постоянного и временного населения с трудовыми, деловыми и культурно-бытовыми целями, настоящим проектом предусматриваются отдельные выезды из каждой промышленной зоны как на дорожную сеть, ориентированную на передвижение населения преимущественно на легковом транспорте (автодороги Косколово – Ручьи, Ручьи – Копорье, Санкт-Петербург – Ручьи), так и на дорожную сеть, ориентированную на обеспечение грузовых перевозок (формируемая автомобильная дорога федерального значения).

В соответствии с ГОСТ Р 52398-2005 «Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования» пересечения и примыкания проектируемых дорог с автодорожной сетью на территории поселения, представленной автомобильными дорогами II – IV технических категорий, предусмотрены в одном уровне. Для обеспечения беспрепятственного пропуска грузового транспорта на формируемую автомобильную дорогу федерального значения (проходящую вдоль восточного берега Лужской губы и обслуживающую портовые районы) проектом предусматриваются развязки в разных уровнях на примыканиях к указанной дороге, а также на пересечении с существующей автомобильной дорогой федерального значения (участок Косколово – Ручьи, южнее дер.Слободка).

Классификация элементов улично-дорожной сети промышленных зон принята в соответствии со СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»:

* магистральные улицы: ширина в красных линиях – 50 м, ширина проезжей части – 14 м.
* улицы и дороги научно-производственных, промышленных и коммунально-складских районов: ширина в красных линиях – 25 м, ширина проезжей части – 7 м.
* Протяженность улично-дорожной сети промышленных зон приведена в таблице.

Таблица 3.12.

**Протяженность улично-дорожной сети промышленных зон**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Промышленные зоны | Магистральные улицы, км | Улицы и дороги научно-производственных, промышленных и коммунально-складских районов, км |
| Южная промышленная зона | 13,9 | 25,3 |
| Северная промышленная зона | 12,0 | 33,4 |
| Итого | 25,9 | 58,7 |

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 Кингисеппский муниципальный район на территории поселения предусматривается существенная реконструкция существующей автодорожной сети, а также строительство новых дорог.

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 паспортизация безхозяйных участков дорог.
* Проектирование и строительство тротуаров в центральных частях населенных пунктов сельского поселения при наличии технической возможности.
* Проектирование и строительство велосипедных дорожек при наличии технической возможности.

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.

## Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

Проектный уровень автомобилизации – 350 авт./1000 жит.

Проектом предлагается следующая структура мест для постоянного хранения автомобилей:

* в зонах усадебной и коттеджной застройки – 100% на участках;
* в зонах многоэтажной (три этажа и выше) застройки:
  + открытые платные стоянки – 30% мест;
  + подземные паркинги в домах – 70% мест.

Ниже приводится расчет мест хранения на открытых платных стоянках.

Таблица 3.13.

**Расчет требуемого количества мест хранения на открытых платных стоянках**

| Селитебные зоны | Население (расчетный срок), чел. | из них проживающих в зонах многоэтажной застройки | Количество личных автомобилей в зонах многоэтажной застройки | Требуется мест на платных стоянках | Площадь участков для платных стоянок, га |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Косколово | 9 | - | - | - | - |
| Слободка – Дубки | 860 | - | - | - | - |
| Вистино – Ручьи – Пахомовка – Валяницы | 14378 | 5407 | 1930 | 1350 | 3,3 |
| Старое Гарколово – Новое Гарколово | 2050 | - | - | - | - |
| Итого | 17297 | 742 | 265 | 185 | 3,3 |

Автозаправочные станции

Расчет автозаправочных станций произведен исходя из нормы 1200 легковых автомобилей на одну колонку:

Таблица 3.14.

**Расчет требуемого количества автозаправочных станций**

| Селитебные зоны | Население (расчетный срок), чел. | Количество личных автомобилей (расчетный срок) | Количество колонок | Количество станций | Площадь земельных участков под АЗС, га |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Косколово | 9 | 3 | 3 | 1 (сущ.) | 1,0 |
| Слободка – Дубки | 860 | 301 |
| Вистино – Ручьи – Логи | 14378 | 5033 | 3 | 1 (проект) | 0,4 |
| Старое Гарколово – Новое Гарколово | 2050 | 718 | 1 | 1 (проект) | 0,2 |
| Итого | 17297 | 6055 | 7 | 3 | 1,6 |

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 3.15.

**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 |
|  | Численность населения МО, тыс. чел. | 1,694 | 1,720 | 1,856 | 2,189 | 2,582 | 5,660 | 10,529 | 17,300 |
|  | Количество автомобилей у населения, ед. | 373 | 461 | 549 | 636 | 724 | 2499 | 4275 | 6050 |
|  | Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел. | 220 | 268 | 296 | 291 | 280 | 442 | 406 | 350 |

## Прогноз показателей безопасности дорожного движения

В перспективе возможно ухудшение ситуации по следующим причинам:

* 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 3.16.

**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 |
|  | Количество автомобилей у населения, ед. | 373 | 461 | 549 | 636 | 724 | 2499 | 4275 | 6050 |
|  | Количество аварий, ед. | 2 | 1 | 3 | 2 | 4 | 10 | 17 | 23 |
|  | Количество аварий с участием людей, ед. | 0 | 0 | 2 | 1 | 1 | 2 | 4 | 8 |

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

Активная разъяснительная и пропагандистская работа среди населения позволит сохранить уровень участия пешеходов в ДТП.

## 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 строительство 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.

# ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПО ЦЕЛЕВЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры МО «Вистинское сельское поселение» 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).**

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 ремонт, капитальный ремонт и реконструкцию автодорог МО «Вистинское 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. | 1,694 | 1,720 | 1,856 | 2,189 | 2,582 | 5,660 | 10,529 | 17,300 |
| Количество автомобилей у населения | ед. | 373 | 461 | 549 | 636 | 724 | 2499 | 4275 | 6050 |
| Уровень автомобилизации населения | ед./1000 чел. | 220 | 268 | 296 | 291 | 280 | 442 | 406 | 350 |
| Количество ДТП, произошедших на территории поселения | ед. | 2 | 1 | 3 | 2 | 4 | 10 | 17 | 23 |
| Индекс нового строительства | % | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Удельный вес дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции) | % | 90 | 85 | 80 | 75 | 70 | 60 | 30 | 20 |
| Прирост протяженности дорог | км | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Общая протяженность улично-дорожной сети и дорог местного значения | км | 34,23 | 34,23 | 34,23 | 34,23 | 34,23 | 34,23 | 34,23 | 34,23 |
| Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения | % | 80 | 75 | 70 | 65 | 60 | 45 | 30 | 15 |
| Обеспеченность постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Протяженность пешеходных дорожек | км | 1,11 | 1,11 | 3,21 | 3,21 | 3,21 | 3,21 | 3,21 | 3,21 |
| Протяженность велосипедных дорожек | км | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Обеспечение транспортного обслуживания населения | % | 50 | 50 | 50 | 50 | 60 | 65 | 75 | 80 |
| Количество путепроводов, многоуровневых развязок | шт. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество автозаправочных станций | шт. | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 3 | 3 | 3 |
| 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. | 3 | 3 | 3 | 4 | 5 | 5 | 6 | 7 |
| Количество капитально отремонтированных искусственных сооружений (мостов) | шт. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

# 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 МО «Вистинское сельское поселение», 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 (при наличие технической возможности), велосипедных дорожек (при наличие технической возможности), 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 «Вистинское 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.

## Общая Программа инвестиционных проектов

| **№ п/п** | **Наименование инвестиционного проекта** | **Технические параметры проекта** | **Срок реализации проекта** | **Финансовые затраты, в тыс. руб.** | | | | | **Примечание** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ВСЕГО** | **в том числе:** | | | |
| **Местный бюджет** | **Районный бюджет** | **Областной бюджет** | **Иные источники** |
|  | **МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА** | | | | | | | | |
|  | Строительство яхт-клуба западнее дер. Вистино (между территориями ООО «Вистинский топливный терминал» и терминалом «Новая Гавань») | В соответствии с заданием на проектирование | 3 этап:  2027-2031 гг. | В соответствии с заданием на проектирование | − | − | − | В соответствии с заданием на проектирование | Средства инвесторов |
|  | Строительство яхт-клуба (в районе северной части поселка Логи) | В соответствии с заданием на проектирование | 4 этап:  2032-2035 гг. | В соответствии с заданием на проектирование | − | − | − | В соответствии с заданием на проектирование | Средства инвесторов |
|  | Строительство яхт-клуба (в районе мыса Ненни Сари западнее дер. Старое Гарколово) | В соответствии с заданием на проектирование | 4 этап:  2032-2035 гг. | В соответствии с заданием на проектирование | − | − | − | В соответствии с заданием на проектирование | Средства инвесторов |
|  | **МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ, СОЗДАНИЮ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫХ УЗЛОВ** | | | | | | | | |
|  | Формирование автобусного маршрута по направлению «Вистино – Пахомовка – грузовой аэропорт – Индустриальный бизнес-парк Мультимодального комплекса «Усть-Луга» – Индустриальная зона «Усть-Луга» – терминалы Морского порта «Усть-Луга» –Ручьи–Вистино» | В соответствии с инвестиционной программой ОАО «КАП» | 2 этап:  2022-2026 гг. | В соответствии с инвестиционной программой ОАО «КАП» | − | − | − | В соответствии с инвестиционной программой ОАО «КАП» | Инвестиционная программа ОАО «КАП» |
|  | Формирование автобусного маршрута по направлению «Вистино – Пахомовка – грузовой аэропорт – северная складская зона  Мультимодального комплекса «Усть-Луга» – терминалы ОАО  «АВРОРА» – северные терминалы Морского порта «Усть-Луга» – Ручьи – Вистино» | В соответствии с инвестиционной программой ОАО «КАП» | 3 этап:  2027-2031 гг. | В соответствии с инвестиционной программой ОАО «КАП» | − | − | − | В соответствии с инвестиционной программой ОАО «КАП» | Инвестиционная программа ОАО «КАП» |
|  | Формирование автобусного маршрута по направлению «Виситно – Пахомовка – грузовой аэропорт – Валяницы – Вистино» | В соответствии с инвестиционной программой ОАО «КАП» | 4 этап:  2032-2035 гг. | В соответствии с инвестиционной программой ОАО «КАП» | − | − | − | В соответствии с инвестиционной программой ОАО «КАП» | Инвестиционная программа ОАО «КАП» |
|  | **МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ЛЕГКОВОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА, ВКЛЮЧАЯ РАЗВИТИЕ ЕДИНОГО ПАРКОВОЧНОГО ПРОСТРАНСТВА** | | | | | | | | |
|  | Строительство автозаправочной станции (дер. Дубки - дер. Ручьи) | 1 АЗС площадью 0,4 га | 1 этап:  2017-2021 гг. | 55000,0 | − | − | − | 55000,0 | Средства инвесторов |
|  | Строительство автозаправочной станции (дер. Новое Гарколово –  дер. Старое Гарколово) | 1 АЗС площадью 0,2 га | 2 этап:  2022-2026 гг. | 47500,0 | − | − | − | 47500,0 | Средства инвесторов |
|  | Строительство открытой автостоянки в дер. Вистино, дер. Ручьи, дер. Пахомовка, дер. Валяницы | 3,3 га | 2-4 этап:  2022-2035 гг. | 7720,0 | 7720,0 | − | − | − | Средства инвесторов |
|  | Установка новых и замена устаревших технических средств организации дорожного движения | Определить проектом ОДД | 1-4 этапы:  2017-2035 гг. | 1440,0 | 1440,0 | − | − | − | − |
|  | **МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПЕШЕХОДНОГО И ВЕЛОСИПЕДНОГО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ** | | | | | | | | |
|  | Строительство пешеходных дорожек в д. Вистино | В соответствии с существующим проектом | 2016-2017 гг. | В соответствии с существующим проектом | В соответствии с существующим проектом | − | − | − | − |
|  | Строительство тротуара вдоль региональной дороги в д. Вистино | 2100 м. | 2018-2019 гг. | 9455,67 | − | − | 9455,67 | − | − |
|  | Ремонт существующей тротуарной сети по ул. Школьная д. Вистино и ул. Сойкинская, д. Ручьи | 1110 м | 2 этап:  2022-2026 гг. | 2331,0 | 2331,0 | − | − | − | − |
|  | **МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА, ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КОММУНАЛЬНЫХ И ДОРОЖНЫХ СЛУЖБ** | | | | | | | | |
|  | Содержание внутрипоселковых дорог местного значения в летнее и зимнее время (грейдирование, подсыпка) | − | 1-4 этапы:  2017-2035 гг. | 16560,0 | 16560,0 | − | − | − | − |
|  | **МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ СЕТИ ДОРОГ ПОСЕЛЕНИЯ** | | | | | | | | |
|  | Ремонт дворовой территории по ул. Балтийская с устройством твердого покрытия | В соответствии с заданием на проектирование | 2018-2019 гг. | В соответствии с заданием на проектирование | В соответствии с заданием на проектирование | − | − | − | − |
|  | Поддержание существующей сети автомобильных дорог | − | 2018-2019 гг. | 4440,0 | 4440,0 | − | − | − | Муниципальная Программа  «Развитие автомобильных дорог МО «Вистинское сельское поселение» на 2017-2019 гг.» |
|  | Текущий ремонт улично-дорожной сети в д. Валяницы | 1300 м. | 1 этап:  2017-2021 гг. | 6110,0 | 1527,50 | − | 4582,50 | − | − |
|  | Текущий ремонт улично-дорожной сети в д. Вистино | 7790 м. | 1 этап:  2017-2021 гг. | 36613,0 | 9153,25 | − | 27459,75 | − | − |
|  | Текущий ремонт улично-дорожной сети в д. Глинки | 1600 м. | 2 этап:  2022-2026 гг. | 7520,0 | 1880,00 | − | 5640,00 | − | − |
|  | Текущий ремонт улично-дорожной сети в д. Горки | 2250 м. | 1 этап:  2017-2021 гг. | 10575,0 | 2643,75 | − | 7931,25 | − | − |
|  | Текущий ремонт улично-дорожной сети в д. Дубки | 100 м. | 2 этап:  2022-2026 гг. | 470,0 | 117,50 | − | 352,50 | − | − |
|  | Текущий ремонт улично-дорожной сети в д. Залесье | 1220 м. | 3 этап:  2027-2031 гг. | 5734,0 | 1433,50 | − | 4300,50 | − | − |
|  | Текущий ремонт улично-дорожной сети в д. Косколово | 4220 м. | 2 этап:  2022-2026 гг. | 19834,0 | 4958,50 | − | 14875,50 | − | − |
|  | Текущий ремонт улично-дорожной сети в д. Кошкино | 540 м. | 3 этап:  2027-2031 гг. | 2538,0 | 634,50 | − | 1903,50 | − | − |
|  | Текущий ремонт улично-дорожной сети в д. Красная Горка | 430 м. | 2 этап:  2022-2026 гг. | 2021,0 | 505,25 | − | 1515,75 | − | − |
|  | Текущий ремонт улично-дорожной сети в д. Логи | 1250 м. | 1 этап:  2017-2021 гг. | 5875,0 | 1468,75 | − | 4406,25 | − | − |
|  | Текущий ремонт улично-дорожной сети в п. Логи | 650 м. | 3 этап:  2027-2031 гг. | 3055,0 | 763,75 | − | 2291,25 | − | − |
|  | Текущий ремонт улично-дорожной сети в д. Мишино | 1270 м. | 2 этап:  2022-2026 гг. | 5969,0 | 1492,25 | − | 4476,75 | − | − |
|  | Текущий ремонт улично-дорожной сети в д. Новое Гарколово | 1930 м. | 3 этап:  2027-2031 гг. | 9071,0 | 2267,75 | − | 6803,25 | − | − |
|  | Текущий ремонт улично-дорожной сети в д. Пахомовка | 2380 м. | 2 этап:  2022-2026 гг. | 11186,0 | 2796,50 | − | 8389,50 | − | − |
|  | Текущий ремонт улично-дорожной сети в д. Ручьи | 3410 м. | 1 этап:  2017-2021 гг. | 16027,0 | 4006,75 | − | 12020,25 | − | − |
|  | Текущий ремонт улично-дорожной сети в д. Слободка | 1480 м. | 3 этап:  2027-2031 гг. | 6956,0 | 1739,00 | − | 5217,00 | − | − |
|  | Текущий ремонт улично-дорожной сети в д. Сменково | 150 м. | 3 этап:  2027-2031 гг. | 705,0 | 176,25 | − | 528,75 | − | − |
|  | Текущий ремонт улично-дорожной сети в д. Старое Гарколово | 2260 м. | 3 этап:  2027-2031 гг. | 10622,0 | 2655,50 | − | 7966,50 | − | − |
|  | Текущий ремонт улично-дорожной сети в д. Югантово | 800 м. | 1 этап:  2017-2021 гг. | 3760,0 | 940,00 | − | 2820,00 | − | − |
|  | Капитальный ремонт улично-дорожной сети в д. Валяницы с устройством твердого покрытия | 1300 м. | 3 этап:  2027-2031 гг. | 37810,0 | 37810,0 | − | − | − | − |
|  | Капитальный ремонт улично-дорожной сети в д. Вистино с устройством твердого покрытия | 6590 м. | 2-4 этапы:  2022-2035 гг. | 191668,96 | 191668,96 | − | − | − | − |
|  | Капитальный ремонт улично-дорожной сети в д. Горки с устройством твердого покрытия | 1000 м. | 4 этап:  2032-2035 гг. | 29084,82 | 29084,82 | − | − | − | − |
|  | Капитальный ремонт улично-дорожной сети в д. Логи с устройством твердого покрытия | 1250 м. | 4 этап:  2032-2035 гг. | 36356,03 | 36356,03 | − | − | − | − |
|  | Капитальный ремонт улично-дорожной сети в д. Ручьи с устройством твердого покрытия | 3410 м. | 3-4 этап:  2027-2035 гг. | 99179,24 | 99179,24 | − | − | − | − |
|  | Капитальный ремонт улично-дорожной сети в д. Югантово с устройством твердого покрытия | 800 м. | 3 этап:  2027-2031 гг. | 23267,86 | 23267,86 | − | − | − | − |
|  | **ТЕХНИЧЕСКАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ** | | | | | | | | |
|  | Паспортизация автомобильных дорог общего пользования местного значения | − | 1 этап:  2017-2021 гг. | 1920,0 | 1920,0 | − | − | − | − |
|  | Ежегодная актуализация Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры | 1 шт. | 2019-2035 гг. | 1800,0 | 1800,0 | − | − | − | − |
|  | Разработка и дальнейшая актуализация проекта схемы организации дорожного движения | 1 шт. | 2021-2035 гг. | 800,0 | 800,0 | − | − | − | − |
|  | **ИТОГО по источникам финансирования** | | |  | **495538,16** | **0** | **132936,42** | **102500** | **−** |
| **ИТОГО за весь период реализации Программы** | | | | **730974,58** | | | | | **−** |

## Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

| Наименование инвестиционного проекта | Объем финансирования, тыс. руб. | 1 ЭТАП | | | | | 2 ЭТАП | 3 ЭТАП | 4 ЭТАП |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022-2026 | 2027-2031 | 2032-2035 |
| Строительство яхт-клуба западнее дер. Вистино, (между территориями ООО «Вистинский топливный терминал» и терминалом «Новая Гавань») | В соответствии с заданием на проектирование | − | − | − | − | − | − | В соответствии с заданием на проектирование | − |
| Строительство яхт-клуба (в районе северной части поселка Логи) | В соответствии с заданием на проектирование | − | − | − | − | − | − | − | В соответствии с заданием на проектирование |
| Строительство яхт-клуба (в районе мыса Ненни Сари западнее дер. Старое Гарколово) | В соответствии с заданием на проектирование | − | − | − | − | − | − | − | В соответствии с заданием на проектирование |
| **ИТОГО:** | **−** | **−** | **−** | **−** | **−** | **−** | **−** | − | **−** |

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

| Наименование инвестиционного проекта | Объем финансирования, тыс. руб. | 1 ЭТАП | | | | | 2 ЭТАП | 3 ЭТАП | 4 ЭТАП |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022-2026 | 2027-2031 | 2032-2035 |
| Формирование автобусного маршрута по направлению «Вистино – Пахомовка – грузовой аэропорт – Индустриальный бизнес-парк Мультимодального комплекса «Усть-Луга» – Индустриальная зона «Усть-Луга» – терминалы Морского порта «Усть-Луга» –Ручьи–Вистино» | В соответствии с инвестиционной программой ОАО «КАП» | − | − | − | − | − | В соответствии с инвестиционной программой ОАО «КАП» | − | − |
| Формирование автобусного маршрута по направлению «Вистино – Пахомовка – грузовой аэропорт – северная складская зона  Мультимодального комплекса «Усть-Луга» – терминалы ОАО  «АВРОРА» – северные терминалы Морского порта «Усть-Луга» – Ручьи – Вистино» | В соответствии с инвестиционной программой ОАО «КАП» | − | − | − | − | − | − | В соответствии с инвестиционной программой ОАО «КАП» | − |
| Формирование автобусного маршрута по направлению «Виситно – Пахомовка – грузовой аэропорт – Валяницы – Вистино» | В соответствии с инвестиционной программой ОАО «КАП» | − | − | − | − | − | − | − | В соответствии с инвестиционной программой ОАО «КАП» |
| **ИТОГО:** | − | − | − | − | − | − | − | − | − |

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

| Наименование инвестиционного проекта | Объем финансирования, тыс. руб. | 1 ЭТАП | | | | | 2 ЭТАП | 3 ЭТАП | 4 ЭТАП |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022-2026 | 2027-2031 | 2032-2035 |
| Строительство автозаправочной станции (дер. Дубки - дер. Ручьи) | 55000,0 | − | − | − | 8250,0 | 46750,0 | − | − | − |
| Строительство автозаправочной станции (дер. Новое Гарколово –  дер. Старое Гарколово) | 47500,0 | − | − | − | − | − | 47500,0 | − | − |
| Строительство открытой автостоянки в дер. Вистино, дер. Ручьи, дер. Пахомовка, дер. Валяницы | 7720,0 | − | − | − | − | − | 1930,0 | 3860,0 | 1930,0 |
| Установка новых и замена устаревших технических средств организации дорожного движения | 1440,0 | − | 80,0 | 80,0 | 80,0 | 80,0 | 373,0 | 373,0 | 374,0 |
| **ИТОГО:** | **111660,0** | **0,0** | **80,0** | **80,0** | **8330,0** | **46830,0** | **49803,0** | **4233,0** | **2304,0** |

## Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

| Наименование инвестиционного проекта | Объем финансирования, тыс. руб. | 1 ЭТАП | | | | | 2 ЭТАП | 3 ЭТАП | 4 ЭТАП |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022-2026 | 2027-2031 | 2032-2035 |
| Строительство пешеходных дорожек в д. Вистино | В соответствии с существующим проектом | В соответствии с существующим проектом | − | − | − | − | − | − | − |
| Строительство тротуара вдоль региональной дороги в д. Вистино | 9455,67 | − | 1418,35 | 8037,32 | − | − | − | − | − |
| Ремонт существующей тротуарной сети по ул. Школьная д. Вистино и ул. Сойкинская, д. Ручьи | 2331,0 | − | − | − | − | − | 2331,0 | − | − |
| **ИТОГО:** | **11786,67** | **0,00** | **1418,35** | **8037,32** | **0,00** | **0,00** | **2331,00** | **0,00** | **0,00** |

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

* проектирование и устройство тротуаров с твердым покрытием при наличии технической возможности.

В структуре развития транспортного сообщения особое внимание на территории МО «Вистинское 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 возможного отсутствия технической возможности;
* из-за недостатка финансовых средств, при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

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

| Наименование инвестиционного проекта | Объем финансирования, тыс. руб. | 1 ЭТАП | | | | | 2 ЭТАП | 3 ЭТАП | 4 ЭТАП |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022-2026 | 2027-2031 | 2032-2035 |
| Содержание внутрипоселковых дорог местного значения в летнее и зимнее время (грейдирование, подсыпка) | 16560,0 | − | 920,0 | 920,0 | 920,0 | 920,0 | 5060,0 | 5060,0 | 5060,0 |
| **ИТОГО:** | **16560,0** | **0,0** | **920,0** | **920,0** | **920,0** | **920,0** | **5060,0** | **5060,0** | **5060,0** |

## Мероприятия по развитию сети дорог поселения

| Наименование инвестиционного проекта | Объем финансирования, тыс. руб. | 1 ЭТАП | | | | | 2 ЭТАП | 3 ЭТАП | 4 ЭТАП |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022-2026 | 2027-2031 | 2032-2035 |
| Ремонт дворовой территории по ул. Балтийская с устройством твердого покрытия | В соответствии с заданием на проектирование | − | В соответствии с заданием на проектирование | В соответствии с заданием на проектирование | − | − | − | − | − |
| Поддержание существующей сети автомобильных дорог | 4440,0 | − | 2115,0 | 2325,0 | − | − | − | − | − |
| Текущий ремонт улично-дорожной сети в д. Валяницы | 6110,0 | − | − | − | 917,0 | 5193,0 | − | − | − |
| Текущий ремонт улично-дорожной сети в д. Вистино | 36613,0 | − | − | 5491,9 | 15561,0 | 15560,1 | − | − | − |
| Текущий ремонт улично-дорожной сети в д. Глинки | 7520,0 | − | − | − | − | − | 7520,0 | − | − |
| Текущий ремонт улично-дорожной сети в д. Горки | 10575,0 | − | 1586,3 | 8988,7 | − | − | − | − | − |
| Текущий ремонт улично-дорожной сети в д. Дубки | 470,0 | − | − | − | − | − | 470,0 | − | − |
| Текущий ремонт улично-дорожной сети в д. Залесье | 5734,0 | − | − | − | − | − | − | 5734,0 | − |
| Текущий ремонт улично-дорожной сети в д. Косколово | 19834,0 | − | − | − | − | − | 19834,0 | − | − |
| Текущий ремонт улично-дорожной сети в д. Кошкино | 2538,0 | − | − | − | − | − | − | 2538,0 | − |
| Текущий ремонт улично-дорожной сети в д. Красная Горка | 2021,0 | − | − | − | − | − | 2021,0 | − | − |
| Текущий ремонт улично-дорожной сети в д. Логи | 5875,0 | − | − | − | 881,3 | 4993,7 | − | − | − |
| Текущий ремонт улично-дорожной сети в п. Логи | 3055,0 | − | − | − | − | − | − | 3055,0 | − |
| Текущий ремонт улично-дорожной сети в д. Мишино | 5969,0 | − | − | − | − | − | 5969,0 | − | − |
| Текущий ремонт улично-дорожной сети в д. Новое Гарколово | 9071,0 | − | − | − | − | − | − | 9071,0 | − |
| Текущий ремонт улично-дорожной сети в д. Пахомовка | 11186,0 | − | − | − | − | − | 11186,0 | − | − |
| Текущий ремонт улично-дорожной сети в д. Ручьи | 16027,0 | − | − | − | − | − | 16027,0 | − | − |
| Текущий ремонт улично-дорожной сети в д. Слободка | 6956,0 | − | − | − | − | − | − | 6956,0 | − |
| Текущий ремонт улично-дорожной сети в д. Сменково | 705,0 | − | − | − | − | − | − | 705,0 | − |
| Текущий ремонт улично-дорожной сети в д. Старое Гарколово | 10622,0 | − | − | − | − | − | − | 10622,0 | − |
| Текущий ремонт улично-дорожной сети в д. Югантово | 3760,0 | − | − | − | 3760,0 | − | − | − | − |
| Капитальный ремонт улично-дорожной сети в д. Валяницы с устройством твердого покрытия | 37810,0 | − | − | − | − | − | − | 37810,0 | − |
| Капитальный ремонт улично-дорожной сети в д. Вистино с устройством твердого покрытия | 191668,96 | − | − | − | − | − | 63890,0 | 63890,0 | 63888,96 |
| Капитальный ремонт улично-дорожной сети в д. Горки с устройством твердого покрытия | 29084,82 | − | − | − | − | − | − | − | 29084,82 |
| Капитальный ремонт улично-дорожной сети в д. Логи с устройством твердого покрытия | 36356,03 | − | − | − | − | − | − | − | 36356,03 |
| Капитальный ремонт улично-дорожной сети в д. Ручьи с устройством твердого покрытия | 99179,24 | − | − | − | − | − | − | 49589,62 | 49589,62 |
| Капитальный ремонт улично-дорожной сети в д. Югантово с устройством твердого покрытия | 23267,86 | − | − | − | − | − | − | 23267,86 | − |
| **ИТОГО:** | **586447,91** | **0,00** | **3701,30** | **16805,60** | **21119,30** | **25746,80** | **126917,00** | **213238,48** | **178919,43** |

## Мероприятия по разработке технической документации

| Наименование инвестиционного проекта | Объем финансирования, тыс. руб. | 1 ЭТАП | | | | | 2 ЭТАП | 3 ЭТАП | 4 ЭТАП |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022-2026 | 2027-2031 | 2032-2035 |
| Паспортизация автомобильных дорог общего пользования местного значения | 1920,0 | − | 480,0 | 480,0 | 480,0 | 480,0 | − | − | − |
| Ежегодная актуализация Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры | 1800,0 | − | − | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 500,0 | 500,0 | 500,0 |
| Разработка и дальнейшая актуализация проекта схемы организации дорожного движения | 800,0 | − | 200,0 | − | − | − | 200,0 | 200,0 | 200,0 |
| **ИТОГО:** | **4520,0** | **0,0** | **680,0** | **580,0** | **580,0** | **580,0** | **700,0** | **700,0** | **700,0** |

## Финансовые потребности для реализации мероприятий Программы

| Наименование инвестиционного проекта | Объем финансирования, 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 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства | 111660,00 | 0,00 | 80,00 | 80,00 | 8330,00 | 46830,00 | 49803,00 | 4233,00 | 2304,00 |
| Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения | 11786,67 | 0,00 | 1418,35 | 8037,32 | 0,00 | 0,00 | 2331,00 | 0,00 | 0,00 |
| Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб | 16560,00 | 0,00 | 920,00 | 920,00 | 920,00 | 920,00 | 5060,00 | 5060,00 | 5060,00 |
| Мероприятия по развитию сети дорог поселения | 586447,91 | 0,00 | 3701,30 | 16805,60 | 21119,30 | 25746,80 | 126917,00 | 213238,48 | 178919,43 |
| Мероприятия по разработке технической документации | 4520,00 | 0,00 | 680,00 | 580,00 | 580,00 | 580,00 | 700,00 | 700,00 | 700,00 |
| **ИТОГО:** | **730974,58** | **0,00** | **6799,65** | **26422,92** | **30949,30** | **74076,80** | **184811,00** | **223231,48** | **186983,43** |

# 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, раздельно по каждому из критериев оценки эффективности муниципальной программы:
  + 1-й этап - расчет P1 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы»;
  + 2-й этап - расчет P2 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы»;
  + 3-й этап - расчет P итог - итоговой оценки эффективности муниципальной программы.
* Итоговая оценка эффективности муниципальной программы (P 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 P1 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию муниципальной программы» осуществляется по следующей формуле:

– фактический объем бюджетных средств, направленных на реализацию муниципальной программы за отчетный год;

– плановый объем бюджетных средств на реализацию муниципальной программы в отчетном году;

– 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 P1 = 100%;
  + муниципальная программа в целом выполнена, если 80% < P1 < 100%;
  + муниципальная программа не выполнена, если P1 < 80%.
* Расчет P2 - оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по формуле:

i = 1

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

– число планируемых значений показателей муниципальной программы.

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

– фактическое значение i показателя за отчетный год;

– 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:

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

* Интерпретация оценки эффективности муниципальной программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей муниципальной программы» осуществляется по следующим критериям:
  + муниципальная программа перевыполнена, если P2 > 100%;
  + муниципальная программа выполнена в полном объеме, если 90% < P2 < 100%;
  + муниципальная программа в целом выполнена, если 75% < P2 < 95% муниципальная программа не выполнена, если P2 < 75%.
* Итоговая оценка эффективности муниципальной программы осуществляется по формуле:

– итоговая оценка эффективности муниципальной программы за отчетный год.

* Интерпретация итоговой оценки эффективности муниципальной программы осуществляется по следующим критериям:
  + P итог > 100% высокоэффективная;
  + 90% < P итог < 100% эффективная;
  + 75% < P итог < 90% умеренно эффективная;
  + P итог < 75% неэффективная.

# 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 «Вистинское 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 «Вистинское сельское поселение», повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.

# УПРАВЛЕНИЕ И КОНТРОЛЬ НАД ХОДОМ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ

## 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 «Вистинское сельское поселение». Ответственным за реализацию Программы в рамках подразделений администрации, является лицо, назначаемое постановлением главы администрации муниципального образования «Вистинское 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 транспортной инфраструктуры муниципального образования «Вистинское сельское поселение».

Основными функциями администрации муниципального образования «Вистинское 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 «Вистинское сельское поселение» подготавливает соответствующие необходимые документы для использования организациями, участвующими в реализации Программы.

Общий контроль над ходом реализации Программы осуществляет глава администрации муниципального образования «Вистинское сельское поселение».

Финансовое обеспечение мероприятий Программы осуществляется за счет средств бюджета муниципального образования «Вистинское сельское поселение», бюджета Ленинградской области 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 «Вистинское 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 «Вистинское сельское поселение».

## 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.

## 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 транспортной 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 «Вистинское 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 «Вистинское 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:

– степень достижения i-го целевого индикатора Программы;

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

Значение показателя должно быть больше либо равно 1.

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

– степень соответствия бюджетных затрат i-го мероприятия Программы;

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

Значение показателя должно быть меньше либо равно 1.

1. 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:

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

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

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

Значение показателя не должно превышать значение показателя .

## 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 «Вистинское 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.

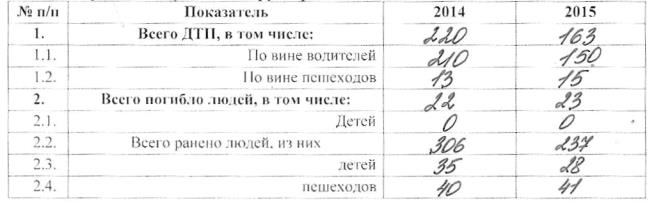
Таблица 8.1

**План проведения мониторинга, оценки и корректировки Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры**

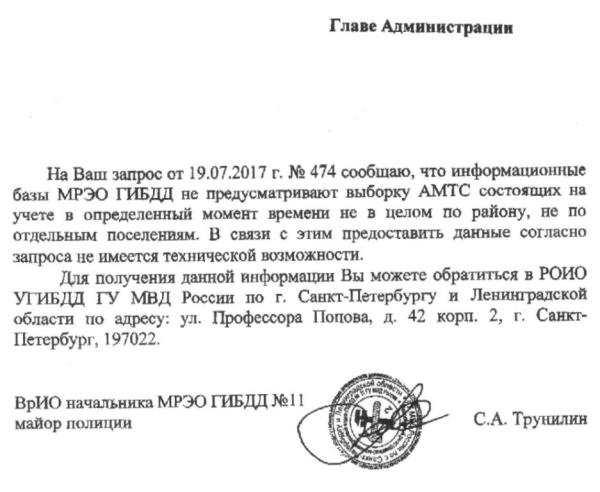
| **№ п/п** | **Мероприятия** | **Срок реализации** | **Ответственный исполнитель** | **Результат** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Мониторинг по основным индикаторам и целевым показателям | Ежегодно | Администрация МО «Вистинское сельское поселение» | Годовой отчет об итогах мониторинга реализации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

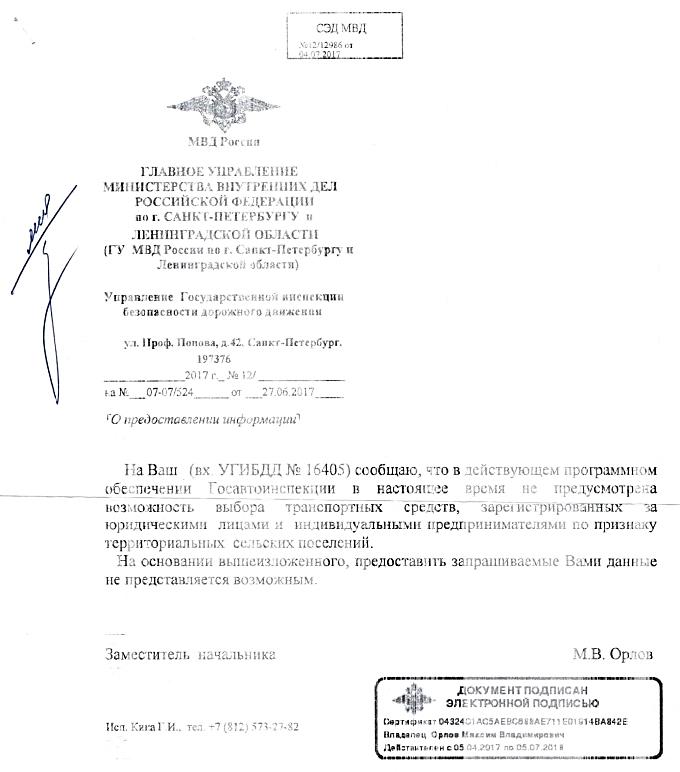
# Приложение 1. Ответ УМВД России по Кингисеппскому муниципальному району ЛО о дорожно-транспортных происшествиях

**Оценка дорожной ситуации на территории Кингисеппского муниципального района**

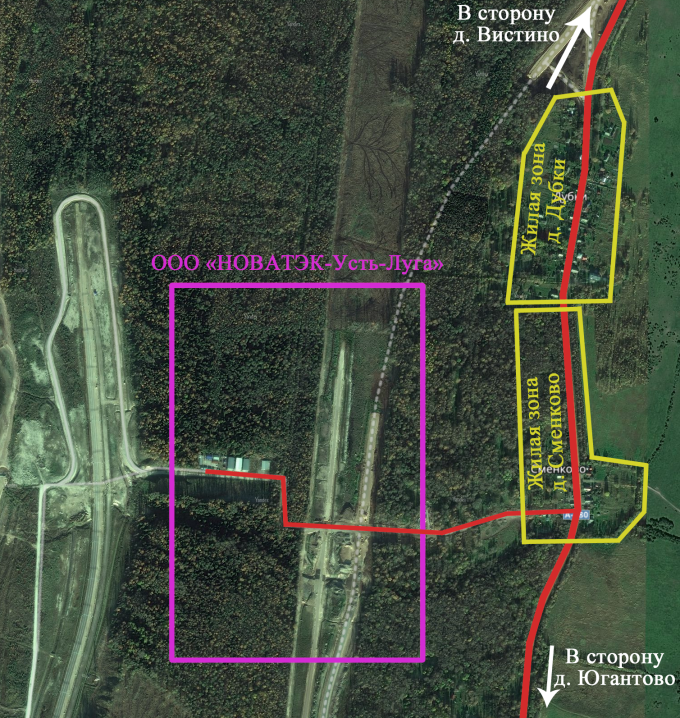


# Приложение 2. Ответ МРЭО ГИБДД №11 ГУ МВД России по СПб и ЛО о количестве автотранспортных средств

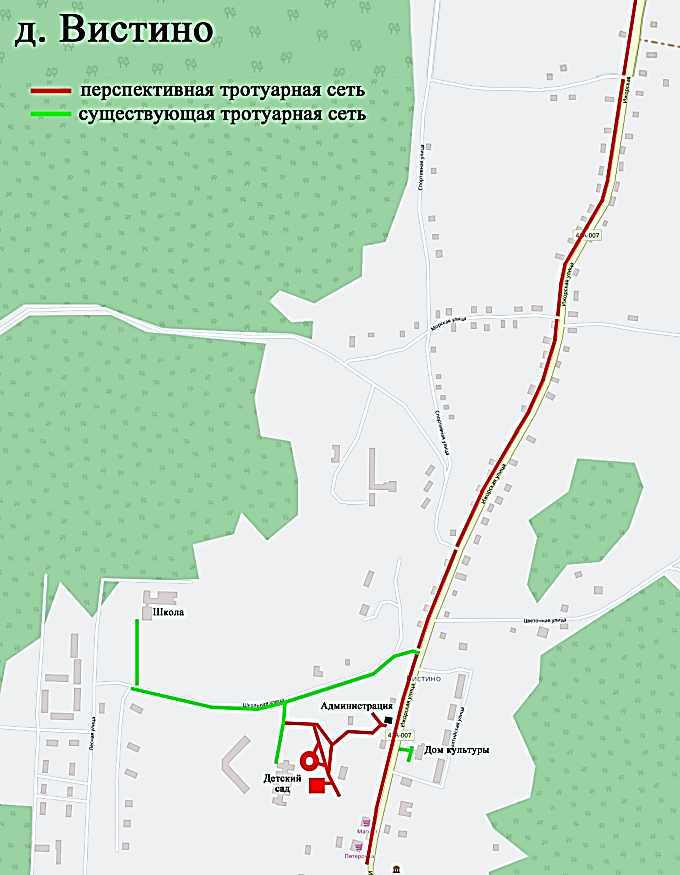


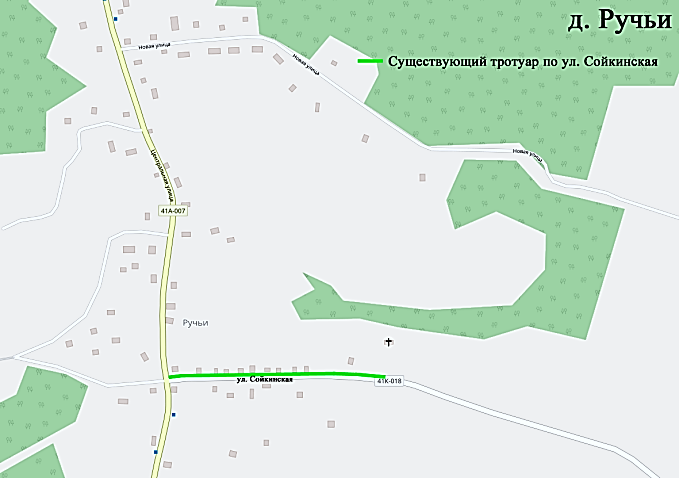


# Приложение №3. Карты движения транспортных средств от организаций и предприятий



# Приложение №4. Тротуарная сеть. Существующее положение и перспектива развития





# Приложение №5. Прочие объекты транспортной инфраструктуры

