АДМИНИСТРАЦИЯ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

ШЛИССЕЛЬБУРГСКОЕ ГОРОДСКОЕ ПОСЕЛЕНИЕ

КИРОВСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА

ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

**от 29.11.2017 № 432**

**Об утверждении Программы комплексного**

**развития транспортной инфраструктуры**

**муниципального образования Шлиссельбургское**

**городское поселение Кировского муниципального**

**района Ленинградской области на 2018–2023 годы**

**и с перспективой до 2032 года**

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Уставом муниципального образования Шлиссельбургское городское поселение Кировского муниципального района Ленинградской области:

1. Утвердить Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Шлиссельбургское городское поселение Кировского муниципального района Ленинградской области на 2018–2023 годы и с перспективой до 2032 года согласно приложению.

2. Опубликовать настоящее постановление в официальном печатном издании МО Город Шлиссельбург и разместить на официальном сайте МО Город Шлиссельбург в сети Интернет.

3. Контроль за исполнением настоящего постановления оставляю за собой.

Глава администрации Н.В. Хоменко

УТВЕРЖДЕНА

постановлением администрации

МО Город Шлиссельбург

от 29.11.2017 года № 432

(приложение)

**ПРОГРАММА**

**комплексного развития транспортной инфраструктуры**

**муниципального образования Шлиссельбургское городское поселение Кировского муниципального района Ленинградской области на 2018–2023 годы и с перспективой до 2032 года**

2017

г. Шлиссельбург

**СОДЕРЖАНИЕ**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 1. | Введение | 3 |
| 2. | Паспорт программы | 5 |
| 3. | Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры муниципального образования Шлиссельбургское городское поселение Кировского муниципального района Ленинградской области | 9 |
| 4. | Мероприятия по развитию систем транспортного обеспечения | 17 |
| 5. | Снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения | 19 |
| 6. | Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры МО Город Шлиссельбург | 20 |
| 7. | Предложение по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового информационного обеспечения деятельности в сфере транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности на территории МО Город Шлиссельбург | 22 |

**1. ВВЕДЕНИЕ**

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

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

- демографическое развитие;

- перспективное строительство;

- состояние транспортной инфраструктуры.

Программа направлена на обеспечение надежного и устойчивого обслуживания потребителей услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры. Основными целями программы являются:

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

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

- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования;

- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в муниципальном образовании;

- обеспечение условий для управления транспортным спросом;

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

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

- создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

- повышение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

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

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Шлиссельбургское городское поселение Кировского муниципального района Ленинградской области на период с 2018-2023 годы и с перспективой до 2032 года разработана на основании следующих документов:

- Федеральный закон от 30.12.2012 № 289-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

|  |
| --- |
| - Федеральный закон от 06.10.2003 [№ 131-ФЗ](http://zakon.scli.ru/ru/legal_texts/act_municipal_education/index.php?do4=document&id4=96e20c02-1b12-465a-b64c-24aa92270007) «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;  - постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов». |
| Основу Программы составляет система программных мероприятий по различным направлениям развития транспортной инфраструктуры муниципального образования. Данная Программа ориентирована на устойчивое развитие и в полной мере соответствует государственной политике реформирования транспортного комплекса Российской Федерации.  Цели и задачи программы – развитие транспортной инфраструктуры поселения, сбалансированное и скоординированное с иными сферами жизнедеятельности, формирование условий для социально-экономического развития, повышение безопасности, эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность, снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду поселения. |
|  |

**2. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ**

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры  муниципального образования Шлиссельбургское городское поселение Кировского муниципального района Ленинградской области на 2018–2023 годы и с перспективой до 2032 года |
| Основание для разработки  Программы | Правовыми основаниями для разработки Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры являются:  1. Градостроительный кодекс Российской Федерации;  2. Федеральный закон от 6 октября 2003 года №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;  3. Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 года №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов». |
| Заказчик Программы | Администрация МО Город Шлиссельбург |
| Разработчик Программы | Администрация МО Город Шлиссельбург |
| Цели Программы | |  |  | | --- | --- | |  | | |  | - развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;  - повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;  - повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;  - создание условий для управления транспортным спросом. | |
| Задачи Программы | - увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям;  - повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения;  - обеспечение устойчивого функционирования автомобильных дорог местного значения;  - увеличение количества стоянок для автотранспорта, создание условий для парковок автомобилей в установленных местах,  - освобождение придомовых территорий, пешеходных зон от автомобилей;  - создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;  - создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения. |
| Целевые индикаторы и показатели | - доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения;  - обеспеченность постоянной круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием;  - доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям;  - протяженность велосипедных дорожек;  - протяженность тротуаров;  - уровень надежности существующих объектов. |
| Сроки и этапы реализации Программы | Мероприятия Программы охватывают период 2018-2023 годов с перспективой до 2032 года. Мероприятия и целевые показатели (индикаторы), предусмотренные Программой, рассчитаны на первые 6 лет с разбивкой по годам, а на последующий период (до окончания срока действия программы) - без разбивки по годам. |
| Объемы и источники финансового обеспечения Программы | Общий объем финансирования Программы составляет в 2018-2023 годах – 51 610 тыс. руб. из бюджетных источников, в том числе по годам:  2018 год: объем финансирования составит 16 410,00 тыс. руб. В рамках данного объема финансирования планируется провести следующие работы:  - проектирование моста через Староладожский канал в створе Северного переулка;  - обеспечение сохранности автомобильных дорог местного значения путем выполнения эксплуатационных и ремонтных мероприятий;  - капитальный, текущий ремонт улиц и дорог местного значения;  - устройство пешеходных тротуаров;  - содержание дорог с регулярным грейдированием, ямочным ремонтом;  - обслуживание и установку дорожных знаков и светофорных объектов;  - обслуживание уличного дорожного освещения.  2019 год: объем финансирования составит 12 200,00 тыс. руб. В рамках данного объема финансирования планируется провести следующие работы:  - проектирование пешеходных мостов через Малоневский и Староладожский каналы;  - обеспечение сохранности автомобильных дорог местного значения путем выполнения эксплуатационных и ремонтных мероприятий;  - капитальный, текущий ремонт улиц и дорог местного значения;  - устройство пешеходных тротуаров;  - содержание дорог с регулярным грейдированием, ямочным  ремонтом;  - обслуживание и установку дорожных знаков и светофорных объектов;  - обслуживание уличного дорожного освещения.  2020 год: объем финансирования составит 12 500,00 тыс. руб. В рамках данного объема финансирования планируется провести следующие работы:  - строительство пешеходных мостов через Малоневский и Староладожский каналы;  - обеспечение сохранности автомобильных дорог местного значения путем выполнения эксплуатационных и ремонтных мероприятий;  - капитальный, текущий ремонт улиц и дорог местного значения;  - устройство пешеходных тротуаров;  - содержание дорог с регулярным грейдированием, ямочным ремонтом;  - обслуживание и установку дорожных знаков и светофорных объектов;  - обслуживание уличного дорожного освещения.  2021 год: объем финансирования составит 3 500,00 тыс. руб. В рамках данного объема финансирования планируется провести следующие работы:  - обеспечение сохранности автомобильных дорог местного значения путем выполнения эксплуатационных и ремонтных мероприятий;  - капитальный, текущий ремонт улиц и дорог местного значения;  - устройство пешеходных тротуаров;  - содержание дорог с регулярным грейдированием, ямочным ремонтом;  - обслуживание и установку дорожных знаков и светофорных объектов;  - обслуживание уличного дорожного освещения.  2022 год: объем финансирования составит 3 500,00 тыс. руб. В рамках данного объема финансирования планируется провести следующие работы:  - обеспечение сохранности автомобильных дорог местного значения путем выполнения эксплуатационных и ремонтных мероприятий;  - капитальный, текущий ремонт улиц и дорог местного значения;  - устройство пешеходных тротуаров;  - содержание дорог с регулярным грейдированием, ямочным ремонтом;  - обслуживание и установку дорожных знаков и светофорных объектов;  - обслуживание уличного дорожного освещения.  2023 год: объем финансирования составит 3 500,00 тыс. руб. В рамках данного объема финансирования планируется провести следующие работы:  - обеспечение сохранности автомобильных дорог местного значения путем выполнения эксплуатационных и ремонтных мероприятий;  - капитальный, текущий ремонт улиц и дорог местного значения;  - устройство пешеходных тротуаров;  - содержание дорог с регулярным грейдированием, ямочным ремонтом;  - обслуживание и установку дорожных знаков и светофорных объектов;  - обслуживание уличного дорожного освещения.  Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2018-2032 годов, могут быть уточнены при формировании проекта местного бюджета.  Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год. Все суммы показаны в ценах соответствующего периода. |
| Запланированные мероприятия Программы | Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий:  1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, а также других объектов транспортной инфраструктуры.  Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.  2. Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.  Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.  3. Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.  Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.  4. Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.  Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному.  5. Мероприятия по организации дорожного движения.  Реализация мероприятий позволит повысить уровень качества и безопасности транспортного обслуживания населения.  6. Мероприятия по ремонту и строительству пешеходных и велосипедных дорожек.  Реализация мероприятий позволит повысить качество велосипедного и пешеходного передвижения населения. |

**3. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры муниципального образования Шлиссельбургское городское поселение Кировского муниципального района Ленинградской области**

3.1. Общие сведения.

Город Шлиссельбург единственный населенный пункт и административный центр муниципального образования Шлиссельбургское городское поселение Кировского муниципального района Ленинградской области, территория которого входит в состав муниципального образования Кировский муниципальный район Ленинградской области.

Численность постоянного населения МО Город Шлиссельбург в 2016 году составила 14763 человек.

В том числе: лиц моложе трудоспособного возраста – 2,38 тыс. чел.;

лиц трудоспособного возраста – 9,03 тыс. чел.;

лиц старше трудоспособного возраста – 3,35 тыс. чел.

Город расположен в северо-западной части Кировского района на левом берегу Невы у Ладожского озера, в 55 км к востоку от Санкт-Петербурга, в 8 км к северу от Кировска.

Через город проходит автодорога Н135 Санкт-Петербург-Кировск -Шлиссельбург.

Осуществляется речное сообщение до крепости «Орешек» и посёлка имени Морозова.

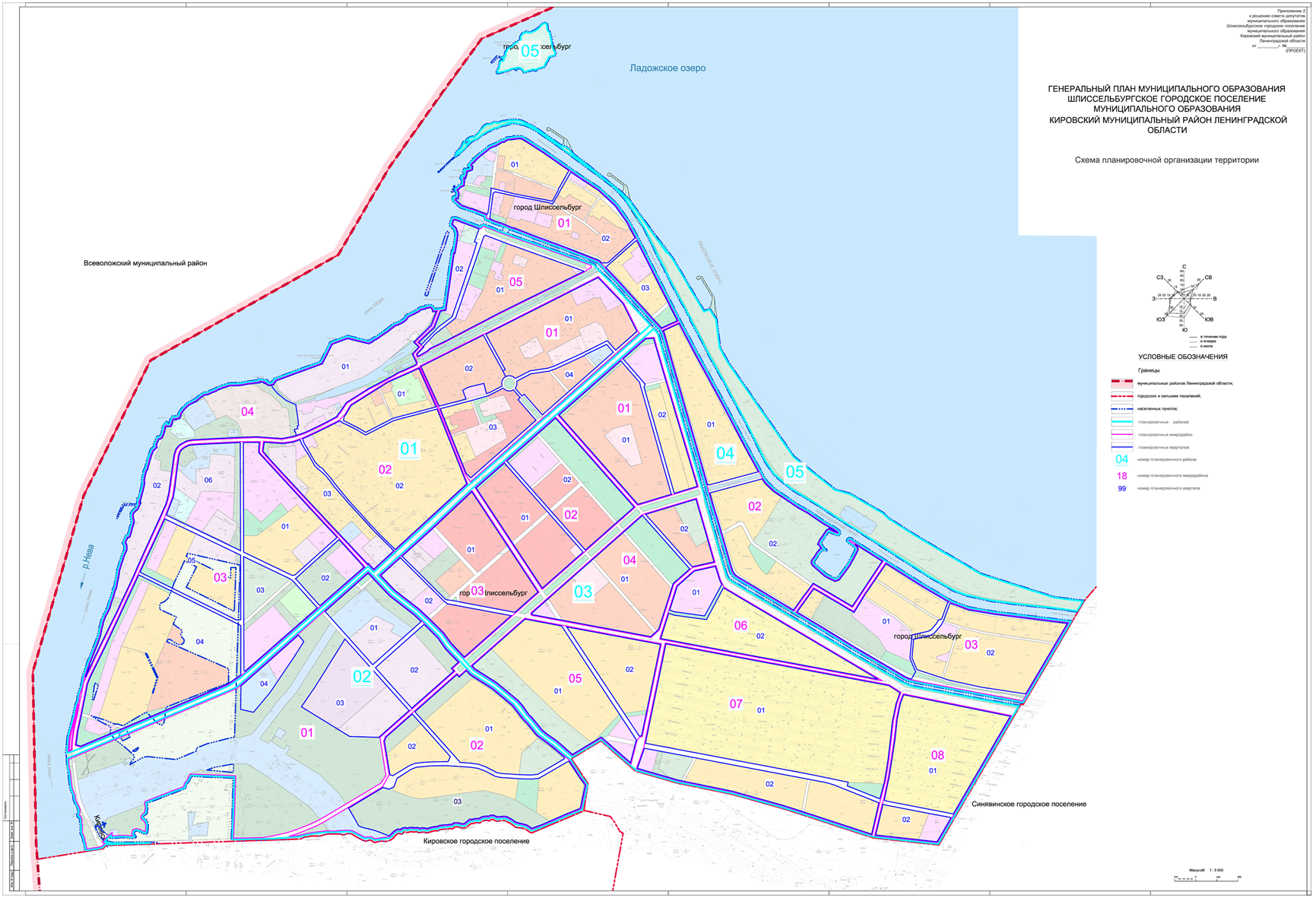


Рисунок 1 – Территория МО Город Шлиссельбург

Таблица 1.Категории земель

| **Категории земель, вид собственности** | **площадь**  **(га)** |
| --- | --- |
| Земли населенных пунктов | 1398,53 |
| Земли промышленности, транспорта, энергетики, связи, радиовещания, телевидения, информатики, земли для обеспечения космической деятельности, обороны, безопасности и иного специального назначения | 1,17 |
| Земли лесного фонда | 53,77 |
| Земли неопределенной категории | 0,70 |
| Земли водного фонда | 2920,43 |
| Общая площадь МО Город Шлиссельбург | 4374,6 |

3.2. Средняя годовая температура воздуха составляет + 4,4 °С. Число дней в году с положительными значениями воздуха – 226. Средняя максимальная температура воздуха наиболее жаркого месяца года: 21,4 °С (июль). Средняя минимальная температура воздуха наиболее холодного месяца года: - 8,6 °С (январь).

Территория Кировского муниципального района Ленинградской области относится к Приневской равнине и находится в зоне избыточного увлажнения. Среднегодовое количество осадков в районе составляет 620 мм, из них на холодный период (ноябрь-март) приходится 200 мм, на теплый период (апрель - октябрь) – 420 мм. На территории Ленинградской области преобладают ветры западных направлений. Скорость ветра, повторяемость превышения которой составляет 5 % -7 м/с. Максимальная глубина промерзания грунтов 1,3 м.

3.3. Ведущее место в экономике муниципального образования принадлежит промышленному производству, производству и распределению  электроэнергии, газа и воды, деятельности внутреннего водного транспорта, которые остаются основным сектором  для создания материальных благ, товарной и денежной массы, новых рабочих мест и инвестиционных источников.

Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами представлен по следующим видам экономической деятельности:

- обрабатывающие производства, в том числе:

- производство транспортных средств и оборудования;

- металлургическое производство и производство готовых металлических изделий;

- производство и распределение электроэнергии, газа и воды.

3.4. Транспортное сообщение

В настоящее время транспортное обслуживание на территории МО Город Шлиссельбург осуществляется в соответствии с нормативными правовыми актами РФ и Ленинградской области.

На основании полномочий Администрации МО Кировский район ЛО в сфере организации транспортного обслуживания автомобильным транспортом на муниципальных автобусных маршрутах действуют: - муниципальный автобусный маршрут № 440; - межмуниципальный маршрут № К-575.

В связи с тем, что город Шлиссельбург компактно расположен в границах территории, исторически расположенной по берегам Ладожского озера и р. Невы, введение новых автобусных маршрутов либо альтернативных видов транспорта нецелесообразно.

Большинство передвижений в МО Город Шлиссельбург приходится на личный автотранспорт и пешеходные сообщения. Проектирование системы общественного транспорта должно полностью отвечать требованиям, предъявляемым в части, касающейся обеспечения доступности объектов общественного транспорта для населения, и, в том числе, для его маломобильных групп.

Стратегической целью в данной отрасли является улучшение обеспечения транспортными услугами жителей муниципального образования с учетом перспективного плана развития дорожно-транспортной сети, автомобильного транспорта.

Улично-дорожная сеть является основным образующим элементом транспортной, инженерной и социальной инфраструктуры населенных пунктов. Развитие дорожной сети и инфраструктурных объектов в комплексном развитии поселения является одним из наиболее социально-значимых вопросов.

Улично-дорожная сеть МО Город Шлиссельбург представляет собой сложившуюся сеть улиц и проездов, обеспечивающих внешние и внутренние связи на территории муниципального образования с производственной зоной, с кварталами жилых домов, с общественной зоной. Основные показатели по существующей улично-дорожной сети МО Город Шлиссельбург приведены в таблице 2.

Таблица 2. Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения в границах МО Город Шлиссельбург\*.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п |  | Протяженность, км | | |
| всего | в том числе | |
| асфальто-бетонное покрытие | грунтовое покрытие |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1. | ул. Жука | 0,404 | 0,404 | 0 |
| 2. | пер. Пионерский | 0,270 | 0,173 | 0,097 |
| 3. | Красная площадь | 0,191 | 0,191 | 0 |
| 4. | ул. Чекалова | 0,84 | 0,4 | 0,44 |
| 5. | ул. Ульянова | 0,4 | 0 | 0,4 |
| 6. | пер. Ладожский | 0,22 | 0 | 0,22 |
| 7. | пер. Северный | 0,242 | 0,242 | 0 |
| 8. | ул. Новоладожский канал | 3,08 | 3,08 | 0 |
| 9. | ул. Староладожский канал | 4,994 | 3,994 | 1 |
| 10. | пер. Новый | 0,2 | 0 | 0,2 |
| 11. | ул. Ладожская речка (четная сторона) | 0,296 | 0 | 0,296 |
| 12. | ул. Ладожская речка (нечетная сторона) | 0,291 | 0 | 0,291 |
| 13. | ул. Заозерная | 0,17 | 0 | 0,17 |
| 14. | ул. 1 Мая | 0,767 | 0,767 | 0 |
| 15. | пер. Советский | 0,46 | 0,46 | 0 |
| 16. | ул. Комсомольская | 0,347 | 0,347 | 0 |
| 17. | Красный проспект | 1,087 | 1,087 | 0 |
| 18. | ул. Затонная | 0,4 | 0,4 | 0 |
| 19. | пер. Водников | 0,14 | 0,14 | 0 |
| 20. | ул. Малоневский канал (четная сторона) | 1,229 | 1,229 | 0 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 21. | ул. Малоневский канал (нечетная сторона) | 0,6 | 0,6 | 0 |
| 22. | ул. 18 Января | 0,333 | 0,333 | 0 |
| 23. | Ул. Луговая | 0,19 | 0,19 | 0 |
| 24. | ул. Кирова | 0,78 | 0,4 | 0,38 |
| 25. | ул. Октябрьская | 0,58 | 0 | 0,58 |
| 26. | пер. Краснофлотский | 0,21 | 0 | 0,21 |
| 27. | пер. Безымянный | 0,16 | 0 | 0,16 |
| 28. | ул. Пролетарская | 1,04 | 1,04 | 0 |
| 29. | ул. М.Горького | 0,5 | 0 | 0,5 |
| 30. | пер. Дачный | 0,23 | 0,12 | 0,11 |
| 31. | пер. Загородный | 0,187 | 0 | 0,187 |
| 32. | ул. Песочная | 0,87 | 0 | 0,87 |
| 33. | ул. Преображенская | 0,66 | 0 | 0,66 |
| 34. | ул. Заозерная | 0,38 | 0 | 0,38 |
| 35. | ул. Благодатная | 0,32 | 0 | 0,32 |
| 36. | ул. Никольская | 0,4 | 0 | 0,4 |
| 37. | ул. Старосинявинская дорога | 2,63 | 0 | 2,63 |
| 38. | ул. Лесная (военный городок № 60166) | 1,94 | 1,94 | 0 |
| 39. | Площадь у речного вокзала | 0,45 | 0,45 | 0 |
| 40. | пер. Строителей | 0,246 | 0 | 0,246 |
| 41. | ул. Лесная (в районе 4-6 км Новоладожского канала) | 0,404 | 0 | 0,404 |
| 42. | ул. Алексеевская | 0,563 | 0 | 0,563 |
| 43. | ул. Петровская | 0,538 | 0 | 0,538 |
| 44. | ул. Ореховая | 0,091 | 0 | 0,091 |
| 45. | ул. Невская | 0,361 | 0,361 | 0 |
|  | Общая протяженность дорог | 30,691 | 17,688 | 13,003 |

\* Утвержден постановлением администрации МО Город Шлиссельбург от 06.10.2016 № 343 «Об утверждении Перечня автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования Шлиссельбургское городское поселение Кировского муниципального района Ленинградской области»

Уличная дорожная сеть и сооружения на ней соответствуют требованиям безопасности дорожного движения. Транспортные и пешеходные мосты, имеющиеся на территории МО Город Шлиссельбург постоянно ремонтируются (производится текущий ремонт). А также планируется замена старых мостов со спусками на новые пешеходные мосты, находящиеся на одном уровне улично-дорожной сети. Перечень мостов через Малоневский и Староладожский каналы приведен в таблице 3.

Таблица 3. Мосты, числящиеся на балансе МО Город Шлиссельбург:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование | Площадь, кв.м. |
| 1. | Мост у ДК «Невский» | 160,0 |
| 2. | Мост понтонный в районе КСК «Невский» по Староладожскому каналу | 60,0 |
| 3. | Мост автомобильный через Малоневский канал | 80,0 |
| 4. | Мост у кинотеатра «Победа» | 145,5 |
| 5. | Мост Петровский | 160,0 |
| 6. | Мост Горбатый | 88,0 |
| 7. | Мост у дома № 7 по Малоневскому каналу | 80,0 |
| 8. | Мост у дома № 9 по Малоневскому каналу | 84,0 |
| 9. | Мост у дома № 15 по Малоневскому каналу | 76,0 |
|  | **ИТОГО** | **933,5** |

Движение на улично-дорожной сети наиболее интенсивно с 7-30 до 18-00 на главных улицах. Соответственно и экологическая нагрузка на окружающую среду в указанный временной промежуток наиболее интенсивная. Имеются тротуары вдоль части дорог с асфальтовым покрытием. Существуют искусственные неровности на пешеходных переходах в районах образовательных учреждений на ул. Пролетарская.

Перечень тротуаров, предназначенных для движения пешеходов вдоль дорог с асфальтовым покрытием, а также перечень пешеходных дорожек в скверах и на бульваре вдоль ул. 1 Мая приведен в таблице 4.

Таблица 4

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование | Площадь, кв.м |
| 1. | Сквер у Речного вокзала | 100,0 |
| 2. | Сквер им. Ю. Гагарина | 26000,0 |
| 3. | Сквер на Красной площади (возле памятника Рагузинскому) | 2313,0 |
| 4. | Бульвар вдоль ул. 1 Мая | 14450,0 |
| 5. | Тротуар по ул. Жука | 360,0 |
| 6. | Тротуар по ул. Затонная | 1200,0 |
| 7. | Тротуар вдоль Красного проспекта | 1800,0 |
| 8. | Тротуар по ул. 1 Мая | 1575,0 |
| 9. | Тротуар от Малоневского канала к средней школе №1 | 200,0 |
| 10. | Тротуар вдоль площади у «КСК «Невский» | 102,0 |
| 11. | Тротуар от Малоневского канала к детскому саду «Орешек» | 95,0 |
| 12. | Тротуар от Малоневского канала к жилому дому № 12 по ул. Малоневский канал | 240,0 |
| 13. | Советский пер. (тротуар к школе № 1) | 500,0 |
| 14. | ул. Староладожский канал (четная сторона вдоль откоса и перемычка с лестницами) | 1568,0 |
| 15. | Тротуар вдоль дороги по ул. Малоневский канал (от МКУ «КСК «Невский» до ул. Кирова) | 6816,0 |
| 16. | Тротуар вдоль дороги по ул. Красный тракт (от ул. Кирова до круглого магазина) | 3330,0 |
| 17. | Тротуар вдоль жилых домов № 7, 9 по Малоневскому каналу | 769,0 |
| 18. | Парк Ветеранов | 1800,0 |
| 19. | Тротуар от Петровского моста до пристани | 700,0 |
| 20. | Парк «Победы» | 8525,0 |
| 21. | Комсомольский парк | 9700,0 |
| 22. | Тротуар вдоль дороги по Староладожскому каналу напротив домов 20, 22, 26а, 26 | 257,6 |
| 23. | Тротуар ул. Пролетарская | 1986,2 |
|  | **ИТОГО** | **84386,8** |

С целью обеспечения безопасности дорожного движения на улично-дорожной сети производится установка и техническое обслуживание светофоров и других средств организации дорожного движения (дорожных знаков), нанесение дорожной разметки.

Место выполнения работ по техническому обслуживанию светофорных объектов представлено в таблице 5.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование улиц | Количество объектов |
| 1. | ул. Малоневский канал, д. 12 | 1 |
| 2. | ул. Малоневский канал, д. 18 | 1 |
| 3. | Площадь у КСК «Невский» | 1 |
|  | **ВСЕГО:** | **3** |

Места выполнения работ по техническому обслуживанию дорожных знаков представлены в таблице 6.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование улиц | Количество знаков |
| 1. | Красный проспект | 70 |
| 2. | ул. Жука | 27 |
| 3. | Ул. Чекалова | 13 |
| 4. | Ул. Затонная | 8 |
| 5. | Ул. Малоневский канал | 61 |
| 6. | Ул. 1 Мая | 25 |
| 7. | Ул. Староладожский канал (нечетная сторона) | 6 |
| 8. | Ул. Староладожский канал (четная сторона) | 22 |
| 9. | Советский пер. | 5 |
| 10. | Ул. Кирова | 3 |
| 11. | Ул. Луговая | 8 |
| 12. | Красная площадь | 7 |
| 13. | Ул. Новоладожский канал | 1 |
|  | **ВСЕГО:** | **256** |

Обслуживание дорожных знаков выполняется в соответствии с:

- Федеральным законом от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

- Федеральным законом от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;

- ГОСТ Р 52765-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация»;

- ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;

- ГОСТ Р 52767-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Методы определения параметров»;

- ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств»;

- ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования. Методы испытаний».

При техническом обслуживании светофорных объектов выполняются следующие виды работ:

* 1. Проверка дневной видимости светофоров. Замена вышедшего из строя источника света осуществляется с момента обнаружения неисправности на месте или поступления заявки. Перед установкой каждая лампа должна быть проверена на отсутствие механических дефектов и пройти стендовые испытания в режиме переключения при нормальном напряжении.
  2. Проверка цикла работы светофоров на соответствие заданному режиму работы – ежеквартально.
  3. Техническое обслуживание электрооборудования светофорного объекта производится 12 раз в год и включает в себя:

- открывание силового шкафа и шкафа аппаратуры управления с чисткой от пыли и грязи с внешней и внутренней стороны;

- проверку автоматического выключателя, предохранителя, зануления светофорного объекта;

- протяжку всех контактных соединений, прозвон силового кабеля, протяжку силовых контактов;

- измерение питающего напряжения, сопротивления заземления, закрывание шкафа;

- осмотр кабельной трассы, вводно-распределительных щитов, предохранительных приставок, выпрямителей всех видов.

* 1. Техническое обслуживание дорожных знаков (256 шт.) производится 1 раз в месяц и включает в себя:

- чистку и мойку знаков;

- проверку на отсутствие механических повреждений, ориентации, крепления и видимости знаков.

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

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. При выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использованием специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ.

Стремительно возрастающее количество автомобилей, особенно в частной собственности граждан привело к увеличению транспортных потоков и соответственно с учетом технического состояния дорог, усугубляет ситуацию, связанную с безопасностью дорожного движения.

В результате анализа улично-дорожной сети МО Город Шлиссельбург выявлены следующие причины, усложняющие работу транспорта:

- неудовлетворительное техническое состояние дорог местного значения;

- недостаточность ширины проезжей части (4-6 м);

- значительная протяженность грунтовых дорог;

- отсутствие дифференцирования улиц по назначению;

- отсутствие тротуаров, необходимых для упорядочения движения пешеходов;

- отсутствие велодорожек для движения велосипедистов.

**4. Мероприятия по развитию систем транспортного обеспечения**

4.1. Автомобильный транспорт – важнейшая составная часть инфраструктуры МО Город Шлиссельбург, удовлетворяющая потребностям всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющая общедоступное транспортное обслуживание населения. В рассматриваемом периоде планируется увеличение уровня автомобилизации поселения с дальнейшим нарастанием количества транзитного транспорта проходящего по территории МО Город Шлиссельбург.

Увеличение численности постоянного населения прогнозируется за счет активного жилищного строительства, но в основном прирост населения прогнозируется за счет миграционного прироста.

Повышение транспортной доступности за счет развития сети автомобильных дорог будет способствовать улучшению качества жизни населения и росту производительности труда в экономике. Выполненный ремонт автодорог позволит снизить количество жалоб и обращений граждан, повысит безопасность дорожного движения, улучшить пропускную способность, позволит улучшить архитектурный облик муниципального образования.

На данном этапе развития транспортной инфраструктуры поселения в целом важное значение имеют вопросы развития дорожной сети и транспортного комплекса. С этой целью разработан комплекс мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры и системы внешних связей до 2023 года, а именно, в соответствии с Генеральным планом развития МО Город Шлиссельбург предусматривается:

1) Строительство автодорог - 12,9 км:

- ул. Леманский канал - 1,39 км;

- ул. Садовая - 1,39 км;

- Магистраль 1 - 4,49 км;

- Магистраль 6 на участке от пересечения с улицей 13 до Мурманского шоссе - 0,83 км;

- Улица 2 - 1,02 км;

- Улица 3 - 0,11 км;

- Улица 4 - 0,15 км;

- Улица 5 - 0,16 км;

- Улица 6 - 1,27 км;

- Улица 12 на участке между улицами Леманский канал и 10 - 0,39 км;

- Улица 20 - 0,3 км;

- Улица 32 - 0,13 км;

- Улица 34 - 0,5 км;

- Улица 35 - 0,77 км.

2) Мероприятия на объектах водного транспорта:

- реконструкция пассажирского причала, Новоладожский канал, 1 км;

- реконструкция грузового причала, 2,3 км от устья реки Нева;

- реконструкция пассажирского причала, река Нева;

- реконструкция пассажирского причала на правой оконечности Староладожского канала;

- реконструкция грузового причала на территории ОАО «Ладожский транспортный завод», 2,5 км от истока реки Нева;

- реконструкция причальной стенки, Фабричный остров, 2;

- реконструкция причальной стенки в устье Новоладожского канала;

- строительство пассажирского причала, река Нева, в районе ул. Красный проспект;

- строительство причального комплекса для яхт-клуба, побережье Ладожского озера;

- строительство заправочного комплекса на внутренних водных путях;

- строительство стоянки маломерного флота (до 30 лодок) на берегу Ладожского озера - 2 шт.;

- строительство стоянки маломерного флота (до 30 лодок) на берегу Новоладожского канала.

- устройство 2-х понтонных причалов для маломерных судов с устройством спуска или подхода к ним на острове Ореховый;

- организация перевозки пассажиров внутренним водным транспортом на острове Ореховый (возможно за счет заключения договоров аренды с владельцами маломерных судов).

4.2. Генеральным планом развития МО Город Шлиссельбург предусмотрен перечень мероприятий местного значения МО Город Шлиссельбург до 2032 года:

1) Строительство автомобильных дорог - 21,63 км:

- ул. Песочная - 0,9 км;

- Улица 7 - 1,38 км;

- Улица 8 - 1,82 км;

- Улица 9 - 1,8 км;

- Улица 10 - 1,63 км;

- Улица 11 - 0,41 км;

- Улица 13 - 0,65 км;

- Улица 15 - 0,65 км;

- Улица 17 - 0,77 км;

- Улица 18 на участке между улицами 17 и 22 - 2,31 км;

- Улица 21 - 1,41 км;

- Улица 23 - 0,17 км;

- Улица 24 - 0,21 км;

- Улица 25 на участке до пересечения с Магистралью 6 - 0,9 км;

- Улица 26 - 1,97 км;

- Улица 29 - 1,29 км;

- Улица 30 - 0,32 км;

- Улица 31 - 0,52 км;

- Улица 36 - 0,86 км;

- Улица 37 - 1,23 км;

- Улица 39 - 0,43.

2) Организация движения городского общественного транспорта с обустройством остановочных пунктов.

Также Генеральным планом развития МО Город Шлиссельбург разработаны и представлены сведения о планируемом размещении объектов водного транспорта (сведения представлены в таблице 7)

Развитие сети объектов базирования и обслуживания маломерного флота с созданием условий для организации пассажирских перевозок межмуниципального сообщения по внутренним водным путям

Таблица 7

| **№** | Наименование объекта, основные характеристики | Местоположение |
| --- | --- | --- |
| 1. | Строительство пассажирского причала на реке Нева в городе Шлиссельбург  ( Санитарно-защитная зона - 50 м;  Ориентировочная площадь территории: 1,5 га) | Кировский муниципальный район (Шлиссельбургское городское поселение) |

4.3. Предусмотренный в соответствии с Генеральным планом развития МО Город Шлиссельбург комплекс мероприятий по планировочной организации территории и развитию транспортной инфраструктуры:

-создаст условия повышения качества работы транспортной инфраструктуры поселения;

-даст возможность снижения затрат по доставке и отправке грузов в другие регионы;

-даст возможность развития производственного комплекса проектируемой территории;

-создаст условия для привлечения инвестиций;

-создаст условия для развития социально-экономических связей, улучшения экологической обстановки и безопасности проживания населенных пунктов района в целом.

Проектируемые транспортные схемы населенных пунктов являются органичным развитием сложившихся структур с учетом увеличения пропускной способности, организации безопасности движения, прокладки новых улиц и дорог. Предусматривается создание единой системы транспортной и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой населенных пунктов и прилегающим к ним территориям. Такая система призвана обеспечить удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

**5. Снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения**

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

- сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта;

- мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

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

- уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств;

- стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (ненефтяного происхождения) топливо-энергетических ресурсов.

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

- разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;

- обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

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

Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог. Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива.

На сегодняшний день автодороги с асфальтобетонным покрытием находятся в удовлетворительном состоянии, местами требуют ремонта.

Многие автомобильные дороги общего пользования местного значения имеют грунтовое покрытие, что существенно мешает социально-экономическому развитию муниципального образования и негативно сказывается на безопасности дорожного движения и скорости движения, а также приводит к повышенному износу транспортных средств и дополнительному расходу топлива.

Отставание развития дорожной сети сдерживает социально-экономический рост во всех отраслях экономики и уменьшает мобильность передвижения трудовых ресурсов. Диспропорция роста перевозок к объёмам финансирования дорожного хозяйства привели к существенному ухудшению состояния автомобильных дорог и, как следствие, к росту доли дорожно-транспортных происшествий, причиной которых служили неудовлетворительные дорожные условия.

Потери от дорожно-транспортных происшествий, связанные с гибелью и ранениями людей, с повреждением автомобильного транспорта, влекут за собой расходы бюджетной системы на медицинское обслуживание, административные расходы и расходы по восстановлению технического оснащения дорог. На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории муниципального образования. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан (в среднем по 5% в год).

**6. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры МО Город Шлиссельбург**

Проектируемые транспортные схемы населенных пунктов являются органичным развитием сложившихся структур с учетом увеличения пропускной способности, организации безопасности движения, прокладки новых улиц и дорог.

Целями Программы являются:

- развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;

- повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;

- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

Для достижения цели по развитию современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике, необходимо решить задачу, связанную с увеличением протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям. Это позволит увеличить пропускную способность дорожной сети, улучшить условия движения автотранспорта и снизить уровень аварийности за счет ликвидации грунтовых разрывов, реконструкции участков автомобильных дорог местного значения, имеющих переходный тип проезжей части.

Для достижения цели по повышению доступности услуг транспортного комплекса для населения в области автомобильных дорог необходимо решить задачу, связанную с созданием условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения.

Для достижения цели по повышению комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы в области автомобильных дорог необходимо решить задачи, связанные с повышением надежности и безопасности движения на автомобильных дорогах местного значения, а также обеспечением устойчивого функционирования дорожной сети и транспортной безопасности дорожного хозяйства. Дороги местного значения поселения в направлениях движения пешеходов необходимо оборудовать средствами снижения скоростей, средствами регулировки движения.

Целью программы в области безопасности дорожного движения является сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий. Условиями ее достижения является решение следующих задач:

- снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;

- развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;

- спасение жизней;

- реконструкция тротуаров;

- установка искусственных неровностей на пешеходных переходах в местах расположения социально значимых объектов;

- установка ограждений тротуаров и пешеходных дорог на участках с повышенной интенсивностью движения транспортных средств;

- развитие систем фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения.

Основные ожидаемые конечные результаты реализации программы:

- сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий;

- снижение тяжести последствий;

- создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети в МО Город Шлиссельбург.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса муниципального образования должны стать:

- ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

- резервирование земельных участков для новых автодорог и транспортных развязок;

- строительство улично-дорожной сети на территории районов нового жилищного строительства;

- организация безопасных пешеходных переходов в условиях прохождения региональной автодороги по населенному пункту;

- организация центров придорожного обслуживания;

- дальнейшая интеграция в транспортный комплекс Ленинградской области;

- упорядочение улично-дорожной сети в отдельных районах поселения, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;

- строительство тротуаров и пешеходных пространств (скверы, бульвары) для организации системы пешеходного движения в поселении.

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

Предусмотренный программой комплекс мероприятий по планировочной организации территории и развитию транспортной инфраструктуры:

- создаст условия повышения качества работы транспортной инфраструктуры поселения;

- даст возможность снижения затрат по доставке и отправке грузов в другие регионы;

- даст возможность развития производственного комплекса проектируемой территории;

- создаст условия для привлечения инвестиций;

- создаст условия для развития социально-экономических связей, улучшения экологической обстановки и безопасности проживания населения.

**7. Предложение по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового информационного обеспечения деятельности в сфере транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности на территории МО Город Шлиссельбург**

Администрация МО Город Шлиссельбург осуществляет общий контроль за ходом реализации мероприятий Программы, а также непосредственно организационные, методические и контрольные функции в ходе реализации Программы, которые обеспечивают:

- разработку ежегодного плана мероприятий по реализации Программы с уточнением объемов и источников финансирования мероприятий;

- контроль за реализацией программных мероприятий по срокам, содержанию, финансовым затратам и ресурсам;

- методическое, информационное и организационное сопровождение работы по реализации комплекса программных мероприятий.

Программа разрабатывается сроком на 15 лет и подлежит корректировке ежегодно.

План-график работ по реализации программы должен соответствовать плану мероприятий, содержащемуся в разделе «Паспорт программы». Принятие решений по выделению бюджетных средств из бюджета муниципального образования, подготовка и проведение конкурсов на привлечение инвесторов, принимаются в соответствии с действующим законодательством РФ.

Мониторинг Программы включает следующие этапы:

1. Периодический сбор информации о результатах проводимых преобразований, а также информации о состоянии и развитии транспортной инфраструктуры;

2. Верификация данных;

3. Анализ данных о результатах проводимых преобразований транспортной инфраструктуры.

Мониторинг осуществляется посредством сбора, обработки и анализа информации. Сбор исходной информации производится по показателям, характеризующим выполнение программы, а также состоянию транспортной инфраструктуры.

Разработка и последующая корректировка Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры базируется на необходимости достижения целевых уровней муниципальных стандартов качества предоставления транспортных услуг при соблюдении ограничений по платежной способности потребителей, то есть при обеспечении не только технической, но и экономической доступности коммунальных услуг.