



Администрация муниципального образования «Город Пикалево»
Бокситогорского района Ленинградской области

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 26 декабря 2017 года № 612

О принятии Программы комплексного развития социальной инфраструктуры, Программы комплексного развития коммунальной инфраструктуры, Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Город Пикалево» Бокситогорского района Ленинградской области

В соответствии с пунктом 5.1 статьи 26 Градостроительного кодекса Российской Федерации, Постановлением Правительства Российской Федерации от 01.10.2015 №1050 «Об утверждении требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов», Постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», Постановлением Правительства Российской Федерации от 14.06.2013 №502 «Об утверждении требований к программам комплексного развития коммунальной инфраструктуры поселений, городских округов», Уставом муниципального образования «Город Пикалево» Бокситогорского района Ленинградской области, администрация постановляет:

1. Принять Программу комплексного развития социальной инфраструктуры муниципального образования «Город Пикалево» Бокситогорского района Ленинградской области (приложение 1).

2. Принять прилагаемую Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Город Пикалево» Бокситогорского района Ленинградской области (приложение 2).

3. Принять прилагаемую Программу комплексного развития коммунальной инфраструктуры муниципального образования «Город Пикалево» Бокситогорского района Ленинградской области (приложение 3).

4. Постановление разместить (опубликовать) на официальном сайте муниципального образования «Город Пикалево» Бокситогорского района Ленинградской области.

5. Контроль за исполнением постановления оставляю за собой.

Глава администрации

Д.Н. Садовников

Приложение 2

к постановлению администрации
муниципального образования
«Город Пикалево»
Бокситогорского района
Ленинградской области
от 26 декабря № 612

ПРОГРАММА
комплексного развития транспортной инфраструктуры
Пикалевского городского поселения Бокситогорского
муниципального района Ленинградской области
на 2018 –2035 гг.

г. Пикалево

СОДЕРЖАНИЕ

1. Паспорт Программы.
2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры Пикалевского городского поселения Бокситогорского муниципального района Ленинградской области.
 - 2.1. Анализ положения Пикалевского городского поселения в структуре пространственной организации Российской Федерации, а также положения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации.
 - 2.2. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры
 - 2.2.1. Внешний транспорт
 - 2.2.2. Улично-дорожная сеть
 - 2.2.3. Сооружения для хранения и обслуживания транспортных средств
 - 2.2.4. Искусственные сооружения
 - 2.2.5. Основные выводы
3. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Пикалевского городского поселения.
4. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.
5. Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения.
6. Прогноз развития транспортно инфраструктуры по видам транспорта.
7. Прогноз развития дорожной сети поселения
8. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.
9. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.
10. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье человека.
11. Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Пикалевского городского поселения.
12. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Пикалевского городского поселения предлагаемого к реализации варианта развития.
13. Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.
14. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Пикалевского городского поселения.

1. Паспорт Программы

Наименование Программы:	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Пикалевского городского поселения Бокситогорского муниципального района Ленинградской области на 2018 – 2030 гг. (далее – Программа)
Основание для разработки Программы:	Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений и городских округов»; Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 (в редакции от 13.07.2015) Постановление администрации муниципального образования «Город Пикалево» Бокситогорского района Ленинградской области от 22.12.2017 №606 «О подготовке программ комплексного развития»
Заказчик Программы:	Администрация муниципального образования «Город Пикалево» Бокситогорского района Ленинградской области Местоположение: 187600, Ленинградская область, Бокситогорский район, г. Пикалево, ул. Речная, д. 4
Разработчик Программы:	Администрация муниципального образования «Город Пикалево» Бокситогорского района Ленинградской области Местоположение: 187600, Ленинградская область, Бокситогорский район, г. Пикалево, ул. Речная, д. 4
Цель и задачи Программы	Повышение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории Пикалевского городского поселения; обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения

	<p>и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования Пикалевского городского поселения;</p> <p>развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории Пикалевского городского поселения;</p> <p>повышение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры</p>
<p>Целевые показатели обеспеченности населения объектами социальной инфраструктуры:</p>	<p>Технико-экономические показатели:</p> <p>доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, % ;</p> <p>доля муниципальных автомобильных дорог, в отношении которых проводились мероприятия по зимнему и летнему содержанию дорог, % ;</p> <p>количество километров отремонтированных автомобильных дорог общего пользования местного значения, км;</p> <p>количество паспортизированных участков дорог общего пользования местного значения, ед.</p> <p>Финансовые показатели:</p> <p>снижение расходов на ремонт и содержание автомобильных дорог.</p> <p>Социально-экономические показатели:</p> <p>обеспеченность населения поселения доступными и качественными круглогодичными услугами транспорта %;</p> <p>количество дорожно-транспортных происшествий, произошедших на территории поселения, ед.;</p> <p>количество погибших и тяжело пострадавших в результате ДТП на территории поселения, чел.</p>
<p>Сроки и этапы реализации Программы:</p>	<p>2018-2035 гг.</p>
<p>Объемы и источники финансирования программы</p>	<p>Источники финансирования: средства местного бюджета:</p>

	<p>2018 г. – 14 580,05 тыс.руб. 2019 г. – 14 165,9 тыс.руб. 2020 г. – 14 485,6 тыс.руб. Средства областного бюджета: 2018 г. – 893,5 тыс.руб. Средства местного бюджета на 2021-2035 годы будут уточняться при формировании бюджета на очередной финансовый год.</p>
<p>Ожидаемые результаты реализации Программы</p>	<p>К концу реализации Программы: повышение качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории Пикалевского городского поселения; увеличение уровня доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования Пикалевского городского поселения; повышение надежности системы транспортной инфраструктуры Пикалевского городского поселения.</p>

2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры Пикалевского городского поселения Бокситогорского муниципального района Ленинградской области.

2.1. Анализ положения Пикалевского городского поселения в структуре пространственной организации Российской Федерации, а также положения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

Пикалевское городское поселение находится на востоке Ленинградской области, в 250 км от г. Санкт-Петербурга. Пикалевское городское поселение граничит на северо-западе с Большедворским сельским поселением, на востоке – с Самойловским сельским поселением, на юго-западе – с Бокситогорским городским поселением Бокситогорского муниципального района Ленинградской области.

Город Пикалёво расположен на правом берегу реки Рядань. В 3 км к югу от города по краю территории муниципального образования проходит автодорога А-114 Вологда – Тихвин – автомобильная дорога Р-21 "Кола", непосредственно через город проходят автомобильные дороги Н-9 «Пикалёво – Заречье» и Н-7

«Пикалёво – Колбеки». Через город проходит железная дорога Санкт-Петербург – Вологда. По этой линии осуществляется пригородное пассажирское сообщение и сообщение поездами дальнего следования.

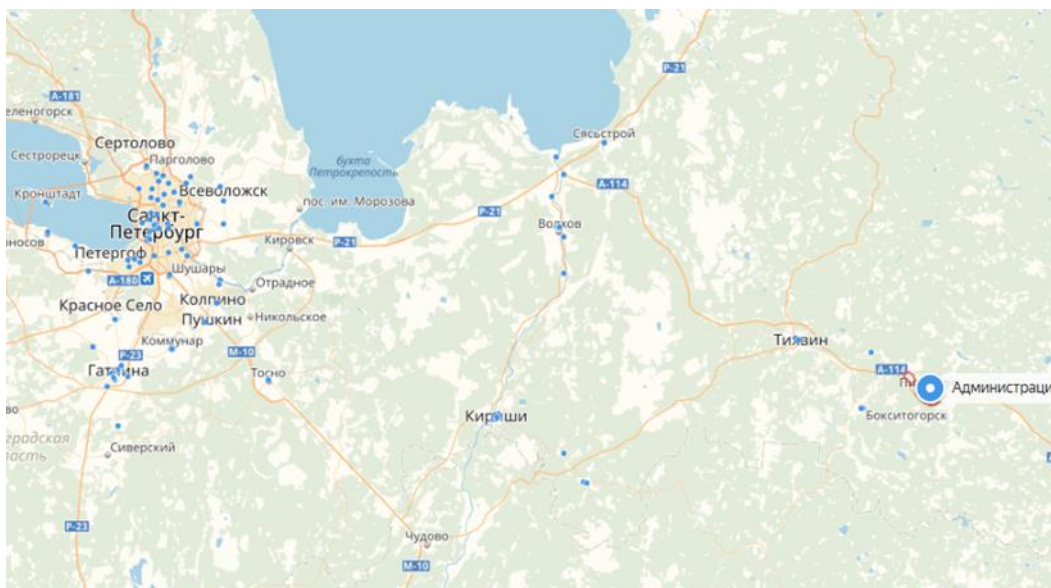


Рисунок 1. Границы муниципального образования (общий план)

Общественный центр города не сформирован. Общественно-административные здания разбросаны по всему городу. В западной части селитебной зоны расположены здание администрации МО «Город Пикалёво», здания организаций дополнительного образования, два музея, на площади Комсомола расположен дворец культуры.

Сформировался спортивный центр в юго-восточной части жилой зоны. Здесь расположены бассейн, детско-юношеская спортивная школа, не обустроенный в настоящее время стадион.

Здания Пикалёвской городской больницы (в том числе городская поликлиника и больничные стационары) размещены компактно на участке, образованном ул. Молодёжная, ул. Советская, ул. Заводская.

В планировочной структуре города Пикалёво выделяются: объединенная промышленно-коммунальная зона, расположенная севернее основного пятна жилой застройки между железной дорогой и Спрямым шоссе и промышленная зона в районе железнодорожной станции Пикалёво I к северу от жилого района «Новая Деревня». В западной части города сформировались две локальные коммунальные зоны.

1) В объединенной промышленно-коммунальной зоне сосредоточены предприятия I-III классов опасности с санитарно-защитными зонами (СЗЗ) 300-1000 м. Из них три предприятия (глиноземный и цементный заводы, содопоташное производство), а также пруды отстойники, станция осветления и нейтрализации относятся к предприятиям I класса опасности (классы опасности здесь и далее приводятся по СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03). Шламовое поле – II класса опасности.

2) В промышленной зоне в районе железнодорожной станции Пикалёво I расположена дробильно-сортировочная фабрика «Рудник» - III класса опасности.

В локальных коммунальных зонах сосредоточены – городские очистные сооружения, и другие – преобладают предприятия II-III класса опасности с СЗЗ 300-500 м.

Производства IV-V класса опасности с СЗЗ 50-100 м представлены предприятиями пищевой промышленности, деревообработки и транспортной инфраструктуры (АЗС, автовокзал, гаражи и пр.).

Значительные территории в городе занимают гаражи, расположенные как в промышленной и коммунальной зонах, так и среди жилой застройки.

Селитебные территории расположены на правом берегу реки Рядань к югу от Ленинградского шоссе (в границах города – Спрямленное шоссе). Изначально жилая малоэтажная застройка формировалась капитальными двух- и трёхэтажными домами расположенными южнее цементного завода в непосредственной близости от него, и занимающими центральную часть города. В 1960-1970 гг. на юге сформировались кварталы среднеэтажной (в основном пятиэтажной) застройки. С 1980-х гг. на востоке формируются кварталы смешанной застройки (пяти-, семи- и девятиэтажные дома) с преобладанием среднеэтажной (5 этажей) застройки.

Среди капитальной застройки небольшими участками расположены кварталы индивидуальной застройки. Также индивидуальная застройка сохранилась в жилых зонах микрорайонов «Новая Деревня», «Обрино», «Гузеево», «Новли».

Значительная часть селитебной зоны расположена в пределах СЗЗ от промышленных предприятий. Это почти вся малоэтажная капитальная застройка 1940-1950-х гг., часть многоэтажной и индивидуальной с участками застройки. В связи с этим требуется расселение людей, живущих в неблагоприятных санитарно-гигиенических условиях. По мере ветшания, дома, расположенные в СЗЗ, должны сноситься (реконструкции они не подлежат), а жильцы постепенно переселяться в экологически благополучные жилые районы.

Общая площадь озелененных городских территорий представлена: лесами и озелененными территориями общего пользования (парки, скверы, бульвары и др.), зелеными насаждениями специального назначения.

Озелененные территории специального назначения включают в себя: озелененные территории санитарно-защитных, водоохраных, зон санитарной охраны 1-го пояса источников водоснабжения, противопожарных зон, кладбищ, насаждения вдоль автомобильных дорог, плодовые сады, земли сельскохозяйственного назначения. В эту категорию входит усадебный парк, площадью 26 га, расположенный в СЗЗ.

В юго-восточной части территории муниципального образования в окружении лесов расположены садоводства «Металлург-1» и «Строитель». Территория садоводств находится в 2-х км от основного пятна жилой застройки.

Земли лесного фонда занимают значительную площадь муниципального образования – 2326,24 га и представлены:

- Самойловским участковым лесничеством (кварталы 171, 176, 178; категория защитности: защитные полосы лесов, расположенные вдоль дорог, защитные полосы лесов, расположенные по берегам водных объектов),
- Новодеревенским участковым лесничеством (кварталы 186, 187, 194, 195, 196, 204, 205, 206, 207, 216, 217, 218; категория защитности: эксплуатационные леса),
- Пикалевским участковым лесничеством (кварталы 1, 16; категория защитности: эксплуатационные леса, защитные полосы лесов, расположенные вдоль дорог),
- Михайловским участковым лесничеством (кварталы 87, 77, 80; категория защитности: защитные полосы лесов, расположенные по берегам водных объектов) Бокситогорского лесничества.

Земли водного фонда представлены водохранилищем на р. Рядань и самой рекой. Общая площадь составляет 72,16 га.

Земли населенных пунктов представлены территориями, принадлежавшим ранее существовавшим отдельным населенными пунктам, которые в соответствии с постановлением губернатора Ленинградской области от 27 июня 1997 г. № 303-пг вошли в состав города Пикалево. Земли населенных пунктов занимают общую площадь 1990,6 га.

Земли сельскохозяйственного назначения представлены одним участком на западе поселения площадью 42,6 га.

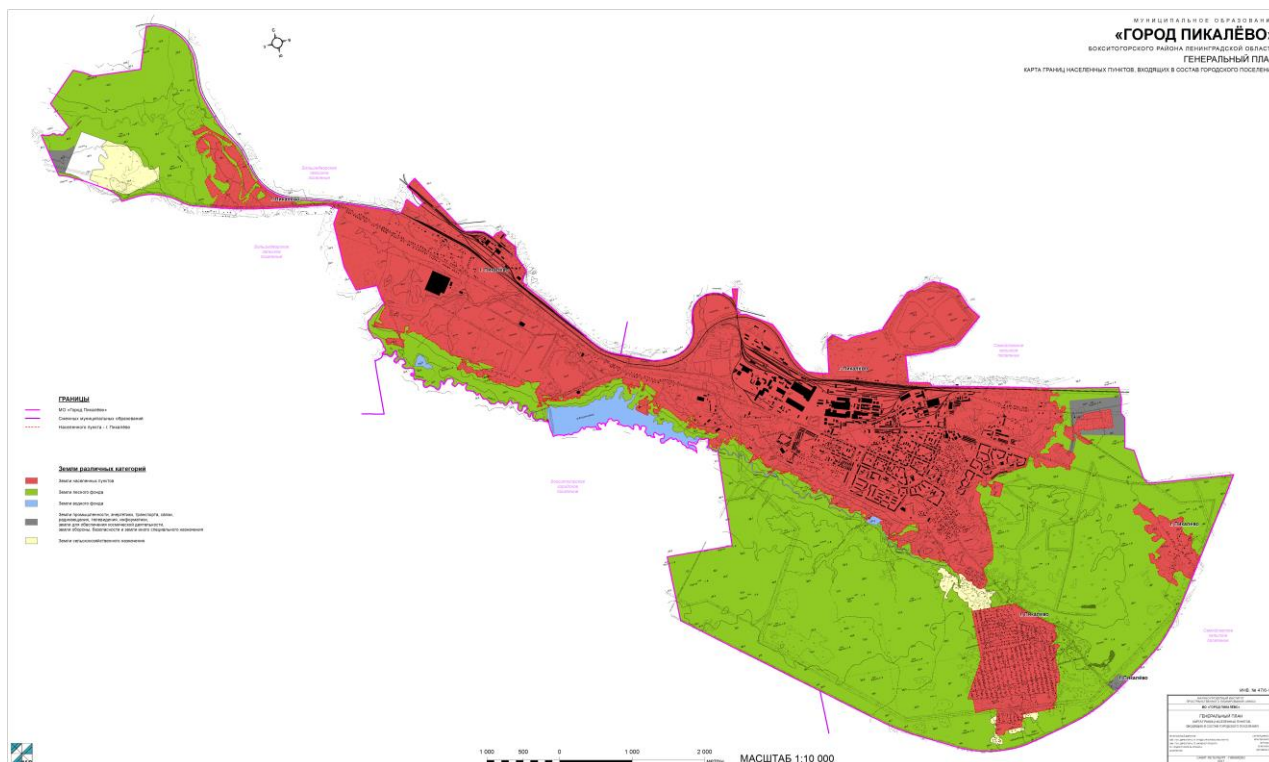


Рисунок 2. Границы муниципального образования

Формирование на рассматриваемой территории населенного пункта, позднее ставшего городом, связано с обнаружением залежей высококачественных цементных известняков и глин. В 1935 г. на этом месте было начато строительство цементного завода и рабочего поселка, которое завершилось летом 1941 г. С началом Великой Отечественной войны оборудование завода демонтируется и отправляется на другие заводы страны, а в освобожденных корпусах завода открываются авиационные мастерские. В послевоенный период восстанавливается производство цемента, в 1950 г. заканчивается строительство шиферного, а в 1959 г. – глиноземного заводов. Создание в 1959 г. глиноземного комбината на базе трех существующих заводов: глиноземного, цементного, шиферного, связанных одним технологическим процессом с использованием сырья – Кольских нефелинов и местных известняков, явилось определяющим фактором в развитии городе Пикалево.

В 1946 г. Пикалево отнесен к категории поселков городского типа, а в 1954 г. Указом Президиума Верховного Совета РСФСР он преобразован в город с тем же названием.

Наиболее интенсивное жилищное строительство и строительство общественных зданий велось в период 1946-1995 гг. Как основной застройщик Пикалевское производственное объединение «Глинозем» осуществляло строительство не только жилья, но и объектов социальной и инженерно-транспортной инфраструктур. Формирование городской застройки началось южнее цементного завода, в непосредственной близости от него, 2-3-этажными кирпичными домами.

В южном направлении от этой застройки сформировались микрорайоны многоэтажной капитальной застройки. К ним примыкают на юго-западе и северо-востоке районы индивидуальной малоэтажной застройки. В последующие годы под капитальную многоэтажную жилую застройку осваивались незанятые территории к востоку от ул. Metallургов.

Постановлением губернатора Ленинградской области от 27 июня 1997 г. № 303-пг «Об утверждении проекта городской черты города Пикалево» включены «в городскую черту города Пикалево населенные пункты - поселок при железнодорожной станции Пикалево, деревни Новая, Обрино и Новли». Указанные территории стали жилыми районами (микрорайонами) города Пикалёво.

Все коммунальные и производственные объекты, обслуживающие нужды города Пикалево: подземный водозабор для хозяйственно-питьевого водоснабжения, технический водозабор на р. Рядань (гидроузлы № 1 и № 2), свалка, кладбище и другие, а также резервные территории для развития производственных территорий, занимаемых предприятиями города, расположены в границах территории МО «Город Пикалево».

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 июля 2014 г. № 1398-р городское поселение включено в Перечень монопрофильных муниципальных образований Российской Федерации (моногородов).

Таблица 1.

Демографические показатели МО «Город Пикалево» по базовому варианту

Период	На начало 2014 г.	На начало 2026 г.	На начало 2031 г.	На начало 2036 г.
Численность населения, тыс. чел.	20,86	20,20	21,10	22,00

В Пикалевском городском поселении имеется Генеральный план, утвержденный в 2017 году. Проектом реализации Генерального плана муниципального образования с подведомственной территорией предусмотрены мероприятия по размещению объектов транспортной и инженерной инфраструктуры, объектов культурно-бытового обслуживания до 2035 года.

2.2. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры

2.2.1. Внешний транспорт

Внешние транспортные связи города Пикалево осуществляются железнодорожным и автомобильным транспортом.

Железнодорожный транспорт

Город Пикалево расположен на железнодорожной магистрали Санкт-Петербург – Вологда в 244 км от Санкт-Петербурга и в 45 км от города Тихвин.

В железнодорожном узле действуют две железнодорожные станции Пикалево I и Пикалево II, а также остановочный пункт Фабричная. Станция Пикалево II по профилю работы является грузовой участковой. Железная дорога, несмотря на периферийное по отношению к городской территории положение, играет важнейшую роль в транспортно-логистическом обслуживании экономики города, так как к ней примыкают основные внутризаводские железнодорожные ветки.

Основной пассажирооборот осуществляется по станции Пикалево I.

Транзитными поездами дальнего следования город Пикалево связан со следующими городами: Санкт-Петербург, Москва, Череповец, Вологда, Шарья, Микунь, Архангельск, Екатеринбург, Астана.

Пригородными электропоездами город Пикалево связан с городами Санкт-Петербург, Волхов, Тихвин, Бабаево и поселком Верхневольский.

Объем обслуживания пассажирских перевозок железной дорогой на направлении города Пикалево в последние годы снижается, несмотря на то, что за последние годы участок магистрали Бабаево - Волховстрой был электрифицирован. Это связано с неудобным расписанием поездов дальнего следования и недостаточным количеством поездов местного сообщения. В городе нет удобно расположенного современного железнодорожного вокзала, пассажирские поезда останавливаются на станции Пикалево-1, расположенной в 7 км от города.

Автомобильные дороги

Связь города Пикалево с Санкт-Петербургом, с административным центром Бокситогорского муниципального района (г. Бокситогорск) и соседними поселениями осуществляется по дорогам федерального, регионального или межмуниципального и местного значения.

Основу автодорожной сети на территории, прилегающей к городу Пикалево, составляет автомобильная дорога федерального значения А-114 Вологда – Тихвин – автомобильная дорога Р-21 «Кола».

Автомобильная дорога А-114 Вологда – Тихвин – автомобильная дорога Р-21 «Кола» проходит в широтном направлении с востока на запад, образуя южный обход города, тем самым выводя транзитный транспорт за пределы селитебной территории. Автодорога – III технической категории с усовершенствованным асфальтовым покрытием и средней интенсивностью движения порядка 6500 автомобилей в сутки. Въезд в город со стороны г. Вологда осуществляется по Спрямоленному шоссе, выезд, в сторону Тихвина, – по Ленинградскому шоссе.

Кроме того, по территории МО «Город Пикалево» проходит автомобильная дорога федерального значения «Самойлово – Зиновья Гора», протяженностью в

границах муниципального образования 11,8 км. Автодорога III технической категории с усовершенствованным асфальтовым покрытием и средней интенсивностью движения порядка 2650 автомобилей в сутки.

К городскому поселению подходит ряд автодорог регионального или межмуниципального значения. Их основные характеристики представлены в таблице 3.

Таблица 3.

Характеристика автодорог регионального или межмуниципального значения, подходящих к городу Пикалево

№ п/п	Наименование дороги	Значение	Категория	Протяженность, км			Интенсивность движения, ед./сут
				Всего	в том числе по типам покрытий		
					усовершенствованное	переходное	
1.	Пикалево – Струги – Колбеки	41 ОП РЗ 41К-034	IV	67	36,1	30,9	1715
2.	Большой Двор – Пакшеево – Самойлово	41 ОП РЗ 41К-035	IV	46,6	6,4	40,2	465
3.	Галично – Харчевни	41 ОП РЗ 41К-036	IV	19,7	19,7	-	643

Транспортный каркас территории дополняется сетью автодорог местного значения, связывающей Пикалево с отдельно расположенными населенными пунктами. Данные автодороги отнесены к V технической категории и не имеют твердого покрытия.

Автобусное сообщение

Разветвленная сеть внешних автодорог обеспечивает развитую сеть автобусных маршрутов, обеспечивающих связи МО «Город Пикалево» как с населенными пунктами Бокситогорского муниципального района, так и с другими муниципальными районами области. Отправление и прием пассажиров осуществляется от автостанции, расположенной по адресу Спрямленное шоссе, 22. Автостанция представляет собой диспетчерский пункт с комнатами отдыха для водителей и залом ожидания для пассажиров. Пригородные маршруты обслуживает пассажирское автотранспортное предприятие ООО «Яркий мир» (в инвентаре 12 автобусов средней и большой вместимости), а также ряд других коммерческие предприятий.

Уменьшение объема перевозок железнодорожным транспортом должно было бы положительно отразиться на показателях работы транспортных

организаций по перевозкам пассажиров автобусным транспортом общего пользования. Однако, статистические данные показывают отсутствие устойчивых тенденций к росту пассажиропотока.

Исследование падения пассажирских перевозок показывает, что значительное падение, в первую очередь, связано с ростом обеспеченности населения собственными автомобилями, сокращением численности наиболее мобильного трудоспособного населения, а также увеличением спроса на услуги маршрутного такси.

Пассажирский транспорт общего пользования реализует две важнейшие функции: социальную (обеспечивает возможность перемещения наименее обеспеченных слоев населения) и экологическую. Его развитие – это один из важнейших приоритетов государственной политики в сфере транспорта. Развитие пассажирского транспорта общего пользования требует особого нормативного подхода к планированию и прогнозированию. Основная цель государственной и муниципальной политики в области наземного транспорта – его сохранение, поддержание стоимости проезда на социально приемлемом уровне и совершенствование системы маршрутов и качества транспортных услуг.

Как следует из данных, приведенных в таблице 4, город Пикалево имеет устойчивое автобусное сообщение с близлежащими населенными пунктами Бокситогорского муниципального района, Санкт-Петербургом, Тихвином и соседними областями. Объем перевозок за 2014 г. (по данным ООО «ПикАП») составил 556,4 тыс. пассажиров, из них 73 % приходится на внутригородское сообщение, 21 % на пригородное сообщение и 6 % на междугородные перевозки.

Таблица 4.

Перечень междугородных и пригородных автобусных маршрутов

№ маршрута	Наименование маршрута	Длина маршрута, км	Интенсивность движения
896/896 Г в том числе транзит на Санкт-Петербург	Пикалёво – Санкт-Петербург	262,0	9 рейсов ежедневно
966	Санкт-Петербург – Чагода	-	1 рейс ежедневно
967	Санкт-Петербург – Устюжна	-	1 рейс ежедневно
968	Санкт-Петербург – Весьегонск	-	1 рейс ежедневно
804	Петрозаводск – Пикалёво – Череповец	-	2 рейса в неделю
804	Череповец – Пикалёво – Петрозаводск	-	2 рейса в неделю
115/150	Пикалёво – Тихвин (через Галично)	48,7	5 рейсов ежедневно

№ маршрута	Наименование маршрута	Длина маршрута, км	Интенсивность движения
116	Пикалёво – Тихвин (через Дыми)	44,2	1 рейс ежедневно
101	Пикалёво – Михеево	7,0	2 рейса ежедневно
102	Пикалёво – Чудцы	10,9	5 рейсов ежедневно
105	Пикалёво – Бор	33,6	1 рейс по будням
106	Пикалёво – Струги	38,3	3 рейса 3 дня в неделю
107	Пикалёво – Большой Двор	26,2	1 рейс 1 день в неделю
108	Пикалёво – Сомино	46,6	1 рейс 1 день в неделю
109/194а	Пикалёво – Ефимовский	33,5	3 рейса ежедневно
110/113	Пикалёво – Забелино	72,8	2 рейса ежедневно
112	Пикалёво – Яковлево	31,3	1 рейс ежедневно
114/194	Пикалёво – Бокситогорск	29,6	9 рейсов ежедневно
223	г.п. Ефимовский – Сомино	25,0	1 рейс ежедневно

2.2.2. Улично-дорожная сеть

Главной транспортной магистралью общегородского значения является Ленинградское шоссе, переходящее в Спряmlенное шоссе. Они проходят в субширотном направлении и разделяют территорию города на две функциональные зоны – промышленную и селитебную. Дополняют главные связи города улицы Советская и Школьная, а также перпендикулярные им улицы Металлургов, Вокзальная, Больничная и Поселковая улица.

Магистральная сеть, имея четкую планировочную структуру, дополнена системой жилых улиц, среди которых основные: ул. Пионерская, ул. Строительная, ул. Молодежная, ул. Заводская, ул. Бульварная и ул. Спортивная.

Все городские улицы в районах многоэтажной капитальной застройки имеют усовершенствованное покрытие проезжей части. Улицы в центральной части города имеют тротуары.

В районах малоэтажной индивидуальной застройки покрытие улиц грунтовое, кроме ул. Поселковой и пер. Городского, где покрытие асфальтобетонное. Основные улицы в районах малоэтажной застройки:

Набережная, Гузеевская, Нагорная, Подлипская, Тоцкая, 2-ой Спортивный переулок и др.

На территории МО «Город Пикалёво» находится порядка 100 км автодорог местного значения муниципального района, улиц и проездов.

Общая протяженность улично-дорожной сети в районах капитальной застройки – 43,3 км, в том числе с твердым покрытием – 32,8 км. Средняя ширина проезжей части – 7,9 м. Из общего протяжения улично-дорожной сети длина магистральных улиц составляет – 10,6 км со средней шириной проезжей части – 8,4 м.

Связь с северной промышленной зоной осуществляется по Спрямоленному шоссе, которое отделяет промзону от жилой застройки. Связь с западной промышленной зоной (рудник) идет по Ленинградскому шоссе.

Техническое состояние улично-дорожной сети местного значения хуже состояния федеральных и региональных дорог, проходящих в пределах муниципального образования.

Это связано с недостаточным финансированием дорожных работ.

По требованиям существующих стандартов, при сроке службы покрытий до 15 лет, необходимый ремонт должен составлять 7 - 10% в год.

Систематически накапливающийся недоремонт автомобильных дорог местного значения, вследствие недостаточного финансирования ремонтных работ, восстанавливающих прочность дорожных одежд, привел к тому, что доля автомобильных дорог общего пользования местного значения дорог, не отвечающих нормативным требованиям по ровности покрытия составляет порядка 52%.

Суммарный объем неосуществленного в нормативные сроки ремонта автомобильных дорог общего пользования муниципального значения («недоремонт») только в 2013 году составил 2,7 километра.

В неудовлетворительном состоянии находятся дворовые территории и проезды к многоквартирным домам.

Пассажирский городской транспорт

В настоящее время основным видом общественного городского транспорта в городе является автобус.

В селитебной зоне внутригородские маршруты следуют по магистральным улицам города: Советская, Металлургов, Магистральная, Поселковая, а также по Ленинградскому и Спрямоленному шоссе. Протяженность автобусной сети по оси улиц составляет 35 км, в селитебной зоне – 7,9 км.

ООО «Яркий мир», расположенное на Ленинградском шоссе, д. 1а, осуществляет обслуживание пассажирских перевозок в пределах территории Бокситогорского муниципального района и до Санкт-Петербурга. Площадь

территории предприятия составляет 10 000 кв. м. Общее число автотранспорта составляет 18 единиц в том числе: 12 автобусов (средней и большой вместимости) и 6 ед. обслуживающих машин (бензовоз, грузовые автомобили и др.). Изношенность автопарка достигла 60 % (выработанный ресурс эксплуатации).

Таблица 5.

Характеристика внутригородской автобусной сети

№ маршрута	Наименование маршрута	Длина маршрута, км	Интенсивность движения
2	Автостанция – Новая Деревня	10,8	3 рейса в день
2а	Автостанция – Новая Деревня с заездом на железнодорожный вокзал	11,4	6 рейсов в день
3	Автостанция – Автобусный парк	5,1	2 рейса в день
4	Автостанция – станция Пикалёво I	9,6	5 рейсов в день
5	Автостанция – Цветремон (Кладбище)	4,6	3 рейса в день
6б	Автостанция - Огородничество	7,9	2 рейса в день
7	МЖК – Автобусный парк	5,5	2 рейса в день
7ц	МЖК – Цементный завод	4,1	2 рейса в день
8	ДДТ – Садоводство «Металлург-II»	9,9	5 рейсов в день
11	Автостанция – Сады-4 – Огородничество	19,8	5 рейсов в день
13	МЖК – Сады-4 – Огородничество	17,2	3 рейса в день

Примечание: маршруты номер 8, 11 и 13 по сути являются пригородными, хотя и обслуживаются городским пассажирским общественным транспортом. Маршруты 8 и 13 - сезонные.

Объем внутригородских пассажирских перевозок за 2014 г. составил 408,5 тыс. пассажиров (1852 тыс. пассажиро-километров). В пригородном сообщении за этот же срок перевезено 117, 5 тыс. пассажиров (3310 тыс. пассажиро-километров).

Стоит отметить, что спецификой города является то, что основные передвижения с трудовыми и культурно-бытовыми целями осуществляются пешком. Средние затраты времени на передвижения для большинства населения города Пикалево находятся в интервале от 25 до 30 минут («от двери до двери»). Это связано с изначальным размещением жилой застройки в непосредственной близости от проходных основных градообразующих предприятий города.

Организация транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом на территории МО «Город Пикалево» осуществляется в соответствии с Порядком организации транспортного обслуживания населения на территории МО «Город Пикалево», утвержденным постановлением администрации МО «Город Пикалево» от 11 января 2016 года № 3.

На основании проведенных обследований пассажиропотока в 2009 году утвержден Реестр маршрутов пассажирских перевозок автомобильным транспортом общего пользования в муниципальном образовании «Город Пикалево» Бокситогорского района Ленинградской области.

Согласно данному реестру формируется муниципальный заказ на осуществление пассажирских перевозок автомобильным транспортом общего пользования в МО «Город Пикалево» по 10 городским маршрутам.

Городские маршруты в количестве 10 ед. обслуживаются 7 ед. автотранспорта, имеющие значительные показатели по износу.

Для улучшения транспортного обслуживания и повышения безопасности перевозок за счет субсидии из областного бюджета бюджету МО «Город Пикалево» на закупку автотранспортных средств с долевым участием средств местного бюджета в 2010-2011 году приобретены 5 ед. автобусов, из них 2 ед. - для перевозок пассажиров в междугороднем сообщении, 3 ед. – пригородное/городское сообщение.

В 2017 году за счет средств местного бюджета и предоставленной в 2016 году субсидии из областного бюджета приобретен полунизкопольный автобус большого класса для городских перевозок.

Грузовой транспорт

Грузовые перевозки в городе Пикалево осуществляет ряд грузовых автотранспортных предприятий. Значительная часть грузоперевозок производится ведомственным автотранспортом основных градообразующих предприятий города. Данные по списочному количеству машин в данных автохозяйствах отсутствуют, так как большая часть грузового транспорта не зарегистрирована территориально в городе Пикалево.

Крупными автохозяйствами на территории города также являются ЗАО «Пикалевская ПМК-22», ОАО «Пикалевское грузовое АТП», 5-я автоколонна, ГП «Бокситогорское ДРСУ». Число автомашин не превышает 30 единиц по каждому автохозяйству. Обслуживание своего автотранспорта производится на территории предприятий.

Индивидуальный транспорт

По данным Управления ГИБДД ГУ МВД России по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области на 1 января 2015 г. в городе Пикалево зарегистрировано 3538 ед. автотранспорта. Их распределение по категориям представлено в таблице 6.

Динамика развития легкового и грузового автотранспорта за последние 5 лет показывает увеличение общего количества автомобилей почти в 2 раза, в основном, за счет расширения парка легковых индивидуальных автомобилей с 1516 до 3092 ед.

Уровень автомобилизации в городе Пикалёво на 1 января 2015 г. составляет 171 автомобилей на 1000 жителей (по индивидуальному легковому – 150 ед./1000 жителей), что немного уступает среднему показателю по Бокситогорскому муниципальному району – 192 автомобиля на 1000 жителей.

Таблица 6.

Распределение автотранспорта по категориям

Транспортные средства	Индивидуальный транспорт	Ведомственный транспорт	Итого
легковые	3092	56	3148
грузовые	51	117	168
автобусы	5	166	171
мотоциклы	24	27	51
ИТОГО	3172	366	3538

2.2.3. Сооружения для хранения и обслуживания транспортных средств

Хранение легкового индивидуального транспорта осуществляется, преимущественно, в одноэтажных гаражах боксового типа, а также на территории собственных приусадебных участках и во дворах домов. В городе насчитывается 23 гаражных кооператива общей вместимостью 3330 машино-мест. Таким образом, весь парк индивидуальных легковых автомобилей может быть обеспечен закрытым хранением. Наблюдается небольшой резерв по местам хранения автотранспорта.

Техническое обслуживание индивидуального автотранспорта осуществляется на единственной официальной станции технического обслуживания на 4 поста, расположенной на Спрявленном шоссе. Также в городе функционирует ряд частных предприятий по ремонту автомобильного транспорта.

Муниципальное образование обслуживается 5 автозаправочными станциями (включая АЗС за чертой города на выезде в сторону Тихвина). Таким образом, общее количество топливораздаточных колонок составляет 20 ед., что достаточно для обслуживания имеющегося парка автотранспортных средств города Пикалево.

2.2.4. Искусственные сооружения

В Пикалевском городском поселении имеются следующие искусственных сооружений на автомобильных дорогах:

- мостовое сооружение через ручей на автодороге регионального или межмуниципального значения Пикалёво – Струги – Колбеки (км 0+954).

- в связи с наличием подъездных железнодорожных путей в Пикалевском городском поселении имеются железнодорожные переезды: это в основном неохраемые железнодорожные переезды на территории промышленных предприятий.

2.2.5. Основные выводы

В результате комплексного анализа существующего состояния улично-дорожной сети и транспортной сети Пикалевского городского поселения можно сделать выводы, что к настоящему времени основными проблемами является:

- низкий пассажиропоток жителей города по железной дороге;
- недостаточный уровень транспортного обслуживания населения на междугородных и межмуниципальных автобусных маршрутах, интенсивности движения, качества перевозок автобусом.
- недостаточность обеспечения подъездов к специальным объектам областного значения;
- недостаточный уровень благоустройства участков автомобильной дороги А-114 Вологда – Тихвин – автомобильная дорога Р-21 «Кола»;
- необходимость реконструкции сети автомобильных дорог местного значения с устройством на них твердого покрытия;
- недостаточность магистральных улиц для обеспечения жизнедеятельности сложившихся и вновь создаваемых жилых микрорайонов в селитебной части города;
- недостаточная ширина проезжих частей участков магистральной улично-дорожной сети;
- отсутствие комфортной городской среды для пешеходного и велосипедного движения.

3. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Пикалевского городского поселения

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Пикалевского городского поселения на 2018 - 2035 подготовлена на основании следующих документов:

Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 30.12.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 10.01.2016);

Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 15.02.2016) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 28.11.2015) «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. в силу с 15.01.2016);

Постановление Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 21.01.2016) «О Правилах дорожного движения»;

Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;

Генеральный план муниципального образования «Город Пикалево» Бокситогорского района Ленинградской области;

Решение совета депутатов муниципального образования «Город Пикалево» Бокситогорского района Ленинградской области от 07 декабря 2017 года № 63 «О бюджете муниципального образования «Город Пикалево» Бокситогорского района Ленинградской области на 2018 год и на плановый период 2019 и 2020 годов».

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;

условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

4. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

В таблице 7 представлены данные по объемам финансирования мероприятий по развитию и сохранению сети автомобильных дорог общего пользования местного значения и обеспечению повышения устойчивости функционирующей и доступной для всех слоев населения системы общественного транспорта поселения.

Таблица 7.

Объем финансирования

Объем финансирования тыс. руб.		
2015	2016	2017 (план)
21580,5	47280,1	28660,5

Содержание и ремонт муниципальных дорог осуществляется по договорам, капитальный ремонт дорог выполняется в плановом порядке на основании договоров, заключенных по результатам проведения аукционов в объеме выделенных денежных средств.

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

Демографическая ситуация в поселении позволяет сделать вывод, что значительного изменения транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения на территории Пикалевского городского поселения не планируется. При этом предприятия и организации, предоставляющие автотранспортные услуги населению, обязаны систематически, не реже 1 раза в 5 лет, организовывать обследования пассажиропотока. Полученный в результате обследования материал служит основанием для корректировки маршрутной схемы отдельных маршрутов, составления расписания движения автобусов, организации укороченных маршрутов. Обследование пассажиропотоков проводится в соответствии с действующими нормативными документами.

Интенсивность грузового транспорта на расчетный срок сильно не изменится.

Прогноз развития промышленности

Ведущие промышленные предприятия города принадлежат разным российским вертикально интегрированным холдингам, поэтому экономика Пикалево сильно зависит от мировой и внутрироссийской конъюнктуры. Существует потребность в ее диверсификации. Для этого необходимо создавать новые производства, развивать малый бизнес.

Перспективы социально-экономического развития в целом задаются следующими документами:

1) концепция социально-экономического развития МО «Город Пикалево» до 2020 года;

2) программа среднесрочного социально-экономического развития муниципального образования «Город Пикалево» Бокситогорского района Ленинградской области;

3) комплексный инвестиционный план модернизации города Пикалево Бокситогорского района Ленинградской области (далее – КИП модернизации города Пикалево).

В КИП модернизации города Пикалево перечислены следующие инвестиционные проекты (перечислены ниже), часть из которых реализована или находится в стадии реализации. Промышленные площадки № 3 и № 4 вошли в состав индустриального парка «Пикалёво». Перечень промышленных площадок на территории города Пикалёво предоставлен также комитетом экономического развития и инвестиционной деятельности Ленинградской области (Таблица 8).

Таблица 8.

**ПЕРЕЧЕНЬ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПЛОЩАДОК
на территории города Пикалево**

№	Проект (инвестор)	Кадастровый номер земельного участка	Площадь ЗУ, га	Категория ЗУ (вид разрешенного использования)	Класс опасности	Собственность	Рабочие места	Инженерная инфраструктура					Дорога	Статус
								ВС, м³/сут	ВО, м³/сут	ТС, Гкал/ч	Э/Э, МВт	Газ, м³/час		
КОМПЛЕКСНЫЙ ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПЛАН			40,3											
1.	Производство металлоконструкций (ООО «Северная компания»)	47:19:0102006:67	0,8	Земли населенных пунктов (для размещения промышленных объектов)	I-III	Муниципальная	90	18,7 (м³/смена)	18,7 (м³/смена)	1	0,4	-	+ (III кат.)	Эксплуатация
2.	Тепличный комбинат (ООО «Круглый год»)	47:19:0108002:136 47:19:0108002:141	18,3	Земли населенных пунктов (для размещения промышленных объектов)	н/д	Муниципальная	200	250	18	-	1	-	+ (III кат.)	Эксплуатация
3.	Индустриальный парк «Пикалево» (ОАО «Леноблинновация»)	47:19:0103003:127 47:19:0103003:241 47:19:0103003:242	9,4	Земли населенных пунктов (для размещения промышленных объектов)	IV-V	Муниципальная	800	300	36	-	1,2	3 000	+ (III кат.)	СМР
4.		47:19:0103002:47	6,5	Земли населенных пунктов (для размещения промышленных объектов)	IV-V	Муниципальная		250	54	-	1	-	+ (III кат.)	ИРД
5.	Строительные услуги (ДЗАО «Пикалевское предприятие Строймонтаж»)	47:19:0102003:32	3,4	Земли населенных пунктов (под занимаемыми зданиями и сооружениями)	IV-V	Муниципальная	н/д	+	+	+	+	-	+ (III кат.)	Закрит (банкротство)
6.	Производственно-логистический центр (частное лицо Беляев ДМ)	47:19:0103002:52 (8 участков)	1,9	Земли населенных пунктов (для размещения складских объектов)	IV-V	Частная	н/д	+	-	0,1	2,2	-	+ (III кат.), ж/д пути	Площадка выставлена на продажу, на ЗУ имеются складские помещения площадью 1500 м²
ГРАДОБРАЗУЮЩЕЕ ПРЕДПРИЯТИЕ			181,8											
7.	Переработка нефелиновых шламов (ЗАО «БазэлЦемент-Пикалево»)	47:19:0102001:7	142,4	Земли населенных пунктов (для размещения объектов, характерных для населенных пунктов)	н/д	Муниципальная	100	-	-	-	-	-	+ (грунт)	
8.	Добыча известняка (ЗАО «БазэлЦемент-Пикалево»)	47:19:0108003:47	39,4	Земли населенных пунктов (для добычи полезных ископаемых)	н/д	Муниципальная	н/д	-	-	-	-	-	+ (грунт)	Рекультивация карьера

Примечание: данная таблица предоставлена комитетом экономического развития и инвестиционной деятельности Ленинградской области и приводится в редакции с авторскими сокращениями:

ВО - водотведение, Газ - газоснабжение, ЗУ - земельные участки, кат. - категория, СМР - строительные-монтажные работы, Э/Э - электроснабжение, ВС - водоснабжение, ж/д пути - железнодорожные пути, ИРД - исходно-разрешительная документация, н/д - нет данных, ТС - теплоснабжение.

6. Прогноз развития транспортно инфраструктуры по видам транспорта

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта не претерпит существенных изменений. Железнодорожный транспорт продолжит оставаться главенствующим в структуре внегородских грузоперевозок. Немаловажным видом транспорта остается автомобильный. Транспортная связь с районным, областным и населенными пунктами будет осуществляться общественным транспортом и личным транспортом, внутри населенного пункта - личным транспортом и пешеходное сообщение.

7. Прогноз развития дорожной сети поселения

Основополагающие принципы развития внутригородской транспортной инфраструктуры приняты с учетом анализа её состояния, проблем и перспектив развития города Пикалево. Основные концептуальные положения перечислены ниже:

- Сохранение и дальнейшее развитие исторически сложившейся четкой прямоугольной структуры каркаса магистральной улично-дорожной сети городского ядра;
- Строительство новых магистральных улиц для обеспечения жизнедеятельности сложившихся и вновь создаваемых жилых микрорайонов в селитебной части города;

- Выделение рациональных, с точки зрения защиты окружающей среды, основных путей пропуска грузового автотранспорта к существующим и проектируемым промышленным объектам города Пикалево.

В транспортно-планировочном отношении данная концепция позволит по максимуму отделить промышленную территорию города от селитебной, отвести основные грузовые потоки от жилой застройки, а вместе с тем создать устойчивые транспортные связи между жилыми микрорайонами города и местами приложения труда.

Избранная концепция реализуется в виде следующих мероприятий:

- Строительство подъездов к проектируемым инвестиционным площадкам от Спрявленного шоссе и ул. Обринская.

- Реконструкция магистральной улично-дорожной сети в промышленной зоне города, способной справляться с нагрузкой грузового транспорта – Спрявленного шоссе, Вокзального проезда, дороги от железнодорожной станции Пикалево II, идущей между территориями промышленных и коммунальных предприятий до Спрявленного шоссе.

- Капитальный ремонт основных магистральных улиц селитебной зоны с движением общественного транспорта – ул. Metallургов, ул. Поселковая, ул. Вокзальная.

- Завершение формирования каркаса магистральной сети улиц и дорог путем строительства продолжения улиц Metallургов, Мелиораторов и Набережная.

- Строительство упорядоченной улично-дорожной сети по территории планируемых территорий нового жилищного строительства в микрорайонах «Обрино» и «Новли»;

- Оснащение улично-дорожной сетью территорий новой жилой застройки микрорайона к юго-востоку от 3 микрорайона;

- Поэтапная организация усовершенствованного покрытия улиц местного значения в районах малоэтажной и индивидуальной застройки согласно программе «Развитие транспортного комплекса в МО «Город Пикалево».

При строительстве и реконструкции участков магистральной улично-дорожной сети генеральным планом предусматривается расширение проезжих частей, строительство тротуаров, озеленение, ликвидация грунтовых разрывов с максимально возможным сохранением и значительным расширением полос зеленых насаждений.

Протяженность улично-дорожной сети в районах капитальной застройки к концу расчетного срока возрастет с 43,4 до 55,7 км, в том числе магистральных улиц – с 10 до 13,5 км. Плотность улично-дорожной сети возрастет с 1,14 до 1,46 км/кв. км, что позволит в значительной мере обеспечить надлежащую пропускную способность транспортной системы города.

Важным концептуальным положением также является создание комфортной городской среды для пешеходного и велосипедного движения, которое подразумевает формирование системы пешеходных направлений и зон,

велодорожек, обеспечивающей максимальное разделение с автотранспортными потоками. Основная система пешеходных направлений формируется вдоль планируемой набережной р. Рядань с выходом через центральную часть города к планируемой автостанции и далее к местам приложения труда в промышленной зоне города.

Особое внимание необходимо обратить на обустройство пересечений улично-дорожной сети с пешеходными и велосипедными направлениями. В местах пересечения ожидаемых интенсивных пешеходных и транспортных потоков (район планируемой автостанции, проходные градообразующих предприятий и др.) с магистральной улично-дорожной сетью города предусматривается устройство переходов, оснащенных визуальной и звуковой сигнализацией, островками безопасности и пр.

Перспективные линии маршрутов движения общественного транспорта, места размещения автостанций, остановочных пунктов, отстойно-разворотных колец, планируемые к размещению за расчетный срок объекты транспортной инфраструктуры федерального и регионального значения будут размещаться в соответствии с генеральным планом МО «Город Пикалево».

8. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

Предполагается, что уровень автомобилизации населения индивидуальным легковым транспортом возрастет с 150 до 300 ед./1000 жителей. Соответственно, парк этих автомобилей увеличится с 3100 до 6200 ед. Рост количества индивидуальных легковых автомобилей постепенно будет замедляться, так как произойдет естественное насыщение автомобильного парка. К тому же, при развитии общественного транспорта произойдет перераспределение пассажиропотоков от индивидуального к общественному транспорту.

Постоянным хранением, согласно нормативам, должно быть охвачено не менее 90 % машин, то есть порядка 5580 ед. Размещение этого количества автомобилей предусматривается:

- в гаражах-боксах, сохраняемых на расчетный срок (55 %) – 3030 ед.,
- на участках индивидуальной застройки (35 %) – 2050 ед.
- на открытых стоянках транспортных средств (10 %) – 500 ед.

Таким образом, весь парк индивидуальных автомобилей, принадлежащих жителям, проживающих в кварталах многоэтажной застройки полностью обеспечен закрытым хранением в существующих гаражах-боксах. Предполагается, что жители, проживающие в районах малоэтажной и индивидуальной застройки, будут хранить автомобили на своих приусадебных участках.

Генеральным планом разработана система парковок временного хранения автомобилей. Территории для парковки выделяются в центрах жилых районов, у гостиницы, на привокзальной площади, у больницы и поликлиники, в промзоне у проходных предприятий. Общая площадь автостоянок для временного хранения автомобилей составляет в жилой зоне 2,8 га.

Для обслуживания, рассчитанного на расчетный срок количества индивидуальных автомобилей, необходимо иметь 30 постов обслуживания (согласно СНиП 2.07.01-89* 1 пост технического обслуживания автомобилей рассчитан на 200 легковых автомобилей). К имеющейся в настоящее время станции технического обслуживания автомобилей на 4 поста необходимо построить еще 26 постов обслуживания индивидуальных автомобилей. Станции технического обслуживания автомобилей предполагается разместить около зон гаражных кооперативов: на въезде в город со стороны Вологды на 10 постов (1 га) и по ул. Подлипская на 10 постов (1 га), а также на автодороге Пикалево – Струги – Колбеки в месте пересечения с автодорогой Вологда – Тихвин – автомобильная дорога Р-21 «Кола» (6 постов, 0,8 га).

В городе имеется 32 раздаточных колонки на АЗС различного ведомственного подчинения, что согласно СНиП 2.07.01-89* рассчитано на обслуживание 38,5 тыс. автомобилей в сутки. Таким образом, дополнительных АЗС в городе не требуется. Однако учитывая транзитный характер территории (прохождение федеральной трассы) и рост уровня автомобилизации, предусматривается дополнительная организация АЗС на автодороге Пикалево – Струги – Колбеки в месте пересечения с автодорогой Вологда – Тихвин – автомобильная дорога Р-21 «Кола».

В соответствии с проектом изменений в схему территориального планирования Ленинградской области, опубликованном 22 марта 2017 г., предусматривается размещение автомобильной газонакопительной компрессорной станции (АГНКС) в производственной зоне на Ленинградском шоссе в г. Пикалево.

Движение грузовых автомобилей будет осуществляться по городским дорогам и дорогам местного значения, проходящим периферийно к селитебной зоне.

На въездах в город с внешних направлений предусматривается организация пунктов технического и экологического контроля грузовых автомобилей.

9. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

За 2016 год на улично-дорожной сети города Пикалево общее количество ДТП составило - 53 ед.

К числу основных причин аварий следует отнести значительный износ дорожных покрытий вследствие постоянного дефицита финансовых средств на ремонт дорожных покрытий, отсутствие дорожной разметки.

Отсутствие освещения и пешеходных переходов является также одной из основных причин дорожно-транспортных происшествий.

Количество аварий при неблагоприятных дорожных условиях составляет от 4 до 19 проц. от общего числа дорожно-транспортных происшествий.

В целях безопасности дорожного движения и ликвидации мест концентрации дорожно-транспортных происшествий необходимо проведение мероприятий по нанесению разметки на покрытие проезжих частей

износостойкими материалами (термопластиком) для ее круглогодичной читаемости, модернизация светофорных объектов, разработка проекта организации дорожного движения в МО «Город Пикалево», устройство технических средств регулирования согласно разработанным проектам дислокации дорожных знаков и схемы дорожной разметки, устройство наружного освещения автомобильных дорог.

Рост аварийности не предполагается.

Факторами, влияющими на снижение аварийности, станут обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, развитие систем видеофиксации нарушений правил дорожного движения, развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах, проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ.

10. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье человека

В период действия Программы не предполагается изменения центров транспортного тяготения, структуры, маршрутов и объемов грузовых и пассажирских перевозок. 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 загрязнение атмосферы выбросами в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ и увеличением воздействия шума на здоровье человека.

11. Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Пикалевского городского поселения

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

При разработке сценариев развития транспортного комплекса предполагается комплексная реализация основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети в Пикалевском городском поселении, предполагается рост транспортной инфраструктуры опережающими темпами, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

Сценарий развития транспортного комплекса предполагает 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.

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

Развитие транспортной инфраструктуры является одним из наиболее актуальных стратегических направлений, позволяющих реализовать потенциал транспортно-географического положения города, обеспечить экономический рост и спрос на транспортные перевозки, расширить интеграционные связи Пикалево с другими населенными пунктами области и соседними регионами.

Внешний транспорт

Железнодорожный транспорт

Железнодорожный транспорт продолжит оставаться главенствующим в структуре внегородских грузоперевозок. Предполагается сохранение и поддержание в исправном техническом состоянии существующих железнодорожных путей, железнодорожных станций и остановочных платформ.

Автомобильные дороги и автотранспорт

Структура внешних автодорог на территории, прилегающей к городу Пикалево, не претерпит значительных изменений. Предлагается поддержание в надлежащем технико-эксплуатационном состоянии существующей сети автодорог федерального и регионального (межмуниципального) значения.

На территории МО «Город Пикалёво» в области федерального транспорта и автомобильных дорог федерального значения схемой территориального планирования Российской Федерации предусмотрена реконструкция до 2020 г. участков автомобильной дороги А-114 Вологда - Новая Ладога до магистрали "Кола" (через Тихвин) (Вологда – Новая Ладога – автомобильная дорога Р-21 "Кола"). Постановлением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2010 г. № 928 "О перечне автомобильных дорог общего пользования федерального значения" определено следующее наименование автомобильной дороги А-114 Вологда – Тихвин – автомобильная дорога Р-21 "Кола".

В целях обеспечения подъездов к специальным объектам областного значения схемой территориального планирования Ленинградской области предусмотрено строительство подъезда к индустриальному парку «Пикалево» от автомобильной дороги федерального значения Самойлово – Зиновья Гора протяженностью 0,7 км по нормам III технической категории с придорожной полосой шириной 50 м. Ширина санитарного разрыва от транспортной

коммуникации устанавливается на основании расчётов рассеивания загрязнения атмосферного воздуха и физических факторов (шума, вибрации, электромагнитных полей и другие) с последующим проведением натуральных исследований и измерений. На карте в составе Генерального плана показан минимальный санитарный разрыв шириной 50 м.

Предусмотрено мероприятие по реконструкции мостового сооружения через ручей на автодороге регионального или межмуниципального значения Пикалево – Струги – Колбеки (км 0+954).

Для обеспечения устойчивых связей Пикалево с отдельно расположенными населенными пунктами соседних муниципальных образований, проездов к прилегающим садоводствам предлагается поэтапная реконструкция сети автомобильных дорог местного значения с устройством на них твердого покрытия. Так, предусматривается реконструкция автодороги Пикалево – Самойлово (продолжение улиц Обринская и Самойловская), подъездов к микрорайону «Новли», въездов в садовые некоммерческие товарищества «Металлург» и «Строитель».

Предусматривается улучшение транспортного обслуживания населения на междугородных и межмуниципальных автобусных маршрутах, увеличение интенсивности движения, повышение качества перевозок автобусом.

Для реализации данных целей основному перевозчику в межмуниципальном сообщении необходимо увеличение и обновление парка обслуживающего подвижного состава. Первоочередным мероприятием (по исходным данным, предоставленным перевозчиком) должно являться приобретение двух новых автобусов большой вместимости для междугороднего сообщения. В дальнейшем, при развитии сети межмуниципального автобусного сообщения предполагается увеличение парка автобусов на 25-30 %.

Улично-дорожная сеть, транспорт

Городские улицы и дороги

Основные направления развития внутригородского транспорта заложены в комплексных программах развития МО «Город Пикалево», а именно:

- обеспечение развития транспортного комплекса с повышением уровня его безопасности;
- повышение мобильности населения и доступности системы общественного транспорта для всех слоев населения;
- сохранение и увеличение количества регулярных автобусных маршрутов и их протяженности;
- обновление парка транспортных средств автобусного предприятия города.

Следуя вышеизложенным направлениям развития, генеральным планом предусматривается увеличение протяженности автобусной сети и объема пассажирских перевозок в связи с освоением территорий под жилую застройку в юго-восточной части города и под промышленную застройку в восточной части

города, а также для улучшения обслуживания микрорайонов «Новли» и «Обрино».

Перевозки пассажиров общественным транспортом к концу расчетного срока должны составить 65-70 % от общего объема внутригородских перевозок. Транспортная инфраструктура должна быть рассчитана на обслуживание городского населения численностью 22 тыс. чел., с учетом наличия постоянного населения в пригородной зоне до 3 тыс. чел.

Таким образом, пассажирооборот во внутригородском и пригородном сообщении увеличится в 1,5 раза или до 800 тыс. пассажиров в год. Длина автобусной маршрутной сети увеличится на 5 км и составит 40 км.

Для улучшения транспортного обслуживания населения необходимо обновление парка городских автобусов – замена изношенного подвижного состава на новые современные экологически ориентированные модели автобусов средней и большой вместимости. Первоочередным мероприятием (исходя из данных, предоставленных перевозчиком) должно стать приобретение 6 автобусов большой вместимости для внутригородского сообщения. На расчетный срок потребность в подвижном составе автопредприятия оценивается в количестве 20-22 ед., что должно включать замену 7 автобусов с выработанным ресурсом эксплуатации, а также дополнительно закупку 8 единиц в связи с увеличением протяженности маршрутной сети.

Необходимым условием для развития автобусного сообщения в городе Пикалёво является благоустройство магистральной улично-дорожной сети с автобусным движением – реконструкция проезжей части, оборудование посадочных площадок и пешеходных переходов в одном уровне с проезжей частью, обустройство конечных пунктов для отстоя автобусов в соответствии с нормативами.

Хранение и техническое обслуживание подвижного состава автобусного транспорта предполагается на базе существующей площадки ООО «Яркий мир», имеющей территориальный резерв для увеличения количества подвижного состава.

Транспорт

Перевозки пассажиров общественным транспортом к концу расчетного срока должны составить 65-70 % от общего объема внутригородских перевозок. Транспортная инфраструктура должна быть рассчитана на обслуживание городского населения численностью 22 тыс. чел., с учетом наличия постоянного населения в пригородной зоне до 3 тыс. чел.

Таким образом, пассажирооборот во внутригородском и пригородном сообщении увеличится в 1,5 раза или до 800 тыс. пассажиров в год. Длина автобусной маршрутной сети увеличится на 5 км и составит 40 км.

Для улучшения транспортного обслуживания населения необходимо обновление парка городских автобусов – замена изношенного подвижного состава на новые современные экологически ориентированные модели автобусов

средней и большой вместимости. Первоочередным мероприятием (исходя из данных, предоставленных перевозчиком) должно стать приобретение 6 автобусов большой вместимости для внутригородского сообщения. На расчетный срок потребность в подвижном составе автопредприятия оценивается в количестве 20-22 ед., что должно включать замену 7 автобусов с выработанным ресурсом эксплуатации, а также дополнительно закупку 8 единиц в связи с увеличением протяженности маршрутной сети.

Необходимым условием для развития автобусного сообщения в городе Пикалево является благоустройство магистральной улично-дорожной сети с автобусным движением – реконструкция проезжей части, оборудование посадочных площадок и пешеходных переходов в одном уровне с проезжей частью, обустройство конечных пунктов для отстоя автобусов в соответствии с нормативами. На период до 2030 года для улучшения транспортного обслуживания населения необходимым представляется развитие маршрутной сети в городском сообщении (открытие трёх дополнительных маршрутов, для чего необходимо строительство 16 остановочных комплексов, реконструкция 9 остановочных комплексов, капитальный ремонт 3 участков автомобильных дорог).

Хранение и техническое обслуживание подвижного состава автобусного транспорта предполагается на базе существующей площадки ООО «Яркий мир», имеющей территориальный резерв для увеличения количества подвижного состава.

Перечень мероприятий заложен в следующих документах:

- Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года,
- Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года,
- Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)»,
- схема территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного), автомобильных дорог федерального значения,
- схема территориального планирования Ленинградской области,
- схема территориального планирования Бокситогорского муниципального района Ленинградской области,
- концепция социально-экономического развития МО «Город Пикалево» до 2020 года,
- комплексный инвестиционный план модернизации города Пикалево Бокситогорского района Ленинградской области (далее - КИП модернизации города Пикалево),
- муниципальная программа «Развитие транспортного комплекса в МО «Город Пикалево» на 2018-2020 годы».

В области развития транспорта, автомобильных дорог регионального и

межмуниципального значения схемой территориального планирования Ленинградской области (с учетом уточнений от 21 декабря 2015 г., внесенных в составе приложения 1 к Положению о территориальном планировании) на первую очередь запланировано:

строительство подъезда к индустриальному парку «Пикалёво»

основные характеристики:

- от автомобильной дороги Самойлово – Зиновья Гора; протяжённость ориентировочно 0,7 км; категория III;

- назначение: обеспечение устойчивого транспортного снабжения индустриального парка;

- характеристики зон с особыми условиями использования территорий: придорожная полоса, размер 50 м; режим использования в соответствии с Федеральным законом от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; санитарный разрыв, размер устанавливается на основании расчётов рассеивания загрязнения атмосферного воздуха и физических факторов (шума, вибрации, электромагнитных полей и другие) с последующим проведением натурных исследований и измерений, режим территории санитарного разрыва в соответствии с СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 (новая редакция).

С учетом проекта изменений в схему территориального планирования Ленинградской области от 22 марта 2017 г. вносится уточнение по срокам реализации мероприятия, которое изначально планировалось на первую очередь, теперь планируется на расчетный срок:

мостовое сооружение через ручей (реконструкция):

- местоположение: на автодороге Пикалево – Струги – Колбеки (км 0+954).

Проект изменений в схему территориального планирования Ленинградской области от 22 марта 2017 г. предусматривает размещение нового объекта регионального значения:

автомобильная газонакопительная компрессорная станция (АГНКС)

- основные характеристики: площадь земельного участка 1,44 га; производительность 6701 тыс. нм³/год¹; класс опасности IV-V;

- назначение: заправка автотранспортных средств компримированным природным газом;

- характеристики зон с особыми условиями использования территорий: санитарно-защитная зона, ориентировочный размер зоны 100 м, режим территории санитарно-защитной зоны в соответствии с СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 (новая редакция).

¹ Единица измерения «нм³/год» с точки зрения стандартов СИ некорректна, так как маленькая буква н означает «нано», т.е. 10⁻⁹. Очевидно имеется ввиду стандарт DIN 1343, который предусматривает что перед указанием единицы измерения объема ставится заглавная буква Н, обозначающая "нормальные" условия – здесь это объем газа при температуре 273,15 К (0 °С) и абсолютном давлении 1,01325 бар.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Муниципальная программа «Развитие транспортного комплекса в МО «Город Пикалево»	Отдел жилищно-коммунального хозяйства, транспорта и коммуникаций администрации	2018	2018	2018	15473,55000	0	893,50000	14580,05000	0
		2019	2019	2019	14165,90000	0	0	14165,90000	0
		2020	2020	2020	14485,60000	0	0	14485,60000	0
Итого				44125,05000		893,50000	43231,55000		
Основное мероприятие 1. Обеспечение повышения устойчивости функционирующей и доступной для всех слоев населения системы общественного транспорта	Отдел жилищно-коммунального хозяйства, транспорта и коммуникаций администрации	2018	2018	2018	3502,85000	0	0	3502,85000	0
		2019	2019	2019	3664,80000	0	0	3664,80000	0
		2020	2020	2020	3833,20000	0	0	3833,20000	0
Итого				1100,85000	0	0	1100,85000	0	
Мероприятие 1.1. Мероприятие по оказанию услуг по осуществлению перевозок пассажиров	Отдел жилищно-коммунального хозяйства, транспо	2018	2018	2018	3500,00000	0	0	3500,00000	0
		2019	2019	2019	3661,00000	0	0	3661,00000	
		2020	2020	2020	3829,40000	0	0	38209,40000	0

автомобильным транспортом общего пользования по муниципальным маршрутам регулярных перевозок по регулируемым тарифам на территории МО «Город Пикалево».	рта и коммуникаций администрации								
Итого					10990,40000	0	0	10990,40000	0
Мероприятие 1.2. Обеспечение картами маршрутов регулярных перевозок	Отдел жилищно-коммунального хозяйства, транспорта и коммуникаций администрации	2018	2018	2018	2,85000	0	0	2,85000	0
		2019	2019	2019	3,80000	0	0	3,80000	0
		2020	2020	2020	3,80000	0	0	3,80000	0
Итого				10,45000	0	0	10,4540000	0	
Основное мероприятие 2. Развитие и сохранение сети автомобильных дорог общего пользования местного значения	Отдел жилищно-коммунального хозяйства, транспорта и коммуникаций	2018	2018	2018	11970,70000	0	893,50000	11077,20000	0
		2019	2019	2019	10501,10000	0	0	10501,10000	0
		2020	2020	2020	10652,40000	0	0	10652,40000	0

	администрации								
Итого					33124,20000	0	893,50000	32230,70000	0
Мероприятие 2.1. Содержание сети автомобильных дорог общего пользования местного значения	Отдел жилищно-коммунального хозяйства, транспорта и коммуникаций администрации	2018	2018	2018	7159,50000	0	0	7159,50000	0
		2019	2019	2019	7080,80000	0	0	7080,80000	
		2020	2020	2020	7080,80000	0	0	7080,80000	0
Итого				21321,10000	0	0	21321,10000	0	
Мероприятие 2.2. Содержание проезжей части дворовых территорий, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов, находящейся в муниципальной собственности	Отдел жилищно-коммунального хозяйства, транспорта и коммуникаций администрации	2018	2018	2018	401,70000	0	0	401,70000	0
		2019	2019	2019	419,30000			419,30000	
		2020	2020	2020	436,50000	0	0	436,50000	0
Итого:				1257,50000	0	0	1257,50000	0	
Мероприятие 2.3.	Отдел жилищно-	2018	2018	2018	1239,80000	0	893,50000	346,30000	0

Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения	о-коммунального хозяйства, транспорта и коммуникаций администрации	2019	2019	2019	360,70 000	0	0	360,70 000	0
		2020	2020	2020	376,00 000	0	0	376,00 000	0
Итого					1976,5 0000	0	893,50 000	1083,0 0000	0
Мероприятие 2.3.1. Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения	Отдел жилищн о-коммунального хозяйства, транспорта и коммуникаций администрации	2018	2018	2018	1219,8 0000	0	893,50 000	326,30 000	0
		2019	2019	2019	340,70 000	0	0	340,70 000	0
		2020	2020	2020	356,00 000	0	0	356,00 000	0
Итого					1916,5 0000	0	893,50 000	1023,0 0000	0
Мероприятие 2.3.2. Проверка сметной документации по ремонту дорог общего пользования местного значения	Отдел жилищн о-коммунального хозяйства, транспорта и комму	2018	2018	2018	20,000 00	0	0	20,000 00	0
		2019	2019	2019	20,000 00	0	0	20,000 00	0
		2020	2020	2020	20,000 00	0	0	20,000 00	0

	икаций админи страции								
Итого					60,000 0	00	0	60,000 00	0
Мероприятие 2.3.3. Экспертиза качества и объемов выполненных работ по ремонту дорог общего пользования местного значения	Отдел жилищн о- коммун ального хозяйст ва, транспо рта и коммун икаций админи страции	2018	2018	2018	0	0	0	0	0
		2019	2019	2019	0	0	0	0	0
		2020	2020	2020	0	0	0	0	0
Итого					0	0	0	0	0
Мероприятие 2.4. Капитальный ремонт и ремонт дворовых территорий многоквартирн ых домов и проездов к дворовым территориям многоквартирн ых домов	Отдел жилищн о- коммун ального хозяйст ва, транспо рта и коммун икаций админи страции	2018	2018	2018	637,70 000	0	0	637,70 000	0
		2019	2019	2019	665,70 000	0	0	665,70 000	0
		2020	2020	2020	695,70 000	0	0	695,70 000	0
Итого					1999, 10000	0	0	1999, 10000	0
Мероприятие 2.4.1. Ремонт дворовых	Отдел жилищн о- коммун	2018	2018	2018	637,70 000	0	0	637,70 000	0
		2019	2019	2019	665,70 000	0	0	665,70 000	0

территорий многоквартирных домов и проездов к дворовым территориям многоквартирных домов	ального хозяйства, транспорта и коммуникаций администрации	2020	2020	2020	695,70 000	0	0	695,70 000	0
Итого					1999,1 0000	0	0	1999,1 0000	0
Мероприятие 2.5. Повышение безопасности дорожного движения	Отдел жилищно-коммунального хозяйства, транспорта и коммуникаций администрации	2018	2018	2018	2532,0 0000	0	0	2532,0 0000	0
		2019	2019	2019	1974,6 0000	0	0	1974,6 0000	
		2020	2020	2020	2063,4 0000	0	0	2063,4 0000	0
Итого				6570,0 0000	0	0	6570,0 0000	0	

13. 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 Программы и оценку эффективности реализации 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 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 Программы осуществляется с использованием следующих критериев: полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию Программы; степень достижения планируемых значений показателей Программы.

Расчет итоговой оценки эффективности Программы за отчетный финансовый год осуществляется в три этапа, отдельно по каждому из критериев оценки эффективности Программы:

1-й этап - расчет P1 - оценки эффективности Программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию Программы»;

2-й этап - расчет P2 - оценки эффективности Программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей Программы»;

3-й этап - расчет Ритог - итоговой оценки эффективности Программы.

Итоговая оценка эффективности Программы (Ритог) не является абсолютным и однозначным показателем эффективности Программы. Каждый критерий подлежит самостоятельному анализу причин его выполнения (или невыполнения) при оценке эффективности реализации Программы.

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

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

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

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

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

Интерпретация оценки эффективности Программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджетов на реализацию Программы» осуществляется по следующим критериям: Программа выполнена в полном объеме, если $P1 = 100\%$; Программа в целом выполнена, если $80\% < P1 < 100\%$; Программа не выполнена, если $P1 < 80\%$.

Расчет P2 - оценки эффективности Программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей Программы» осуществляется по формуле: $P2 = \sum K_i / N$, $i = 1 (2)$, где:

K_i - исполнение i планируемого значения показателя Программы за отчетный год в процентах; N - число планируемых значений показателей Программы. Исполнение по каждому показателю Программы за отчетный год осуществляется по формуле: $K_i = \text{Пі факт} / \text{Пі пл} * 100\%$, (3) где: Пі факт - фактическое значение i показателя за отчетный год; Пі пл - плановое значение i показателя на отчетный год. В случае если фактическое значение показателя превышает плановое более чем в 2 раза, то расчет исполнения по каждому показателю Программы за отчетный год осуществляется по формуле: $K_i = 100\%$. (4) В случае если планом установлено значение показателя равное нулю, то при превышении фактического значения показателя плана расчет исполнения по каждому показателю осуществляется по формуле: $K_i = 0\%$. (5).

Интерпретация оценки эффективности Программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей Программы» осуществляется по следующим критериям: Программа перевыполнена, если $P2 > 100\%$; Программа выполнена в полном объеме, если $90\% < P2 < 100\%$; Программа в целом выполнена, если $75\% < P2 < 95\%$ Программа не выполнена, если $P2 < 75\%$.

Итоговая оценка эффективности Программы осуществляется по формуле: $P \text{ итог} = (P1 + P2) / 2$, (6) где: $P \text{ итог}$ - итоговая оценка эффективности Программы за отчетный год.

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

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

В рамках реализации настоящей Программы не предполагается проведение институциональных преобразований, структура управления, а также характер взаимосвязей при осуществлении деятельности в сфере проектирования, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагается оставить в неизменном виде.

Настоящая Программа разработана в соответствии с требованиями к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры, утверждёнными Постановлением Правительства Российской Федерации №1440 от 25.12.2015 «Об утверждении требований к Программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

Администрация муниципального образования «Город Пикалево» Бокситогорского района Ленинградской области осуществляет общий контроль за ходом реализации мероприятий Программы, а также непосредственно организационные, методические и контрольные функции в ходе реализации Программы, которые обеспечивают:

ежегодное уточнение плана мероприятий по реализации Программы по объемам и источникам 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 17 лет и подлежит корректировке ежегодно.

План-график работ по реализации Программы должен соответствовать плану мероприятий, содержащемуся в разделе «Программа инвестиционных проектов, обеспечивающих достижение целевых показателей». Принятие решений по выделению бюджетных средств из бюджета поселения, подготовка и проведение конкурсов на привлечение инвесторов, принимаются в соответствии с действующим законодательством.

Мониторинг выполнения Программы 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 транспортных услуг.