**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ**

**ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

**СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ «СЕЛО КОВРАН» ТИГИЛЬСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА КАМЧАТСКОГО КРАЯ**

**на 2018-2037 годы**

2018 г.

**Заказчик**: **Администрация сельского поселения село «Ковран» Тигильского муниципального района Камчатского края**

Юридический адрес: 688621, Камчатский край, Тигильский район, с. Ковран, ул.50 лет Октября ,20

Фактический адрес: 688621, Камчатский край, Тигильский район, с. Ковран, ул.50 лет Октября ,20

**Разработчик:**

Индивидуальный предприниматель Крылов Иван Васильевич

Юридический адрес: 160024, г. Вологда, ул. Фрязиновская 33-13

Фактический адрес: 160024, г. Вологда, ул. Фрязиновская 33-13

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Крылов И.В.**

**ОГЛАВЛЕНИЕ**

[1 ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ 5](#_Toc497227180)

[2 ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 8](#_Toc497227181)

[2.1 Анализ положения Камчатского края в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения сельского поселения «село Ковран» в структуре пространственной организации Тигильского муниципального района 8](#_Toc497227182)

[2.2 Социально-экономическая характеристика сельского поселения «село Ковран», характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса 9](#_Toc497227183)

[2.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта 11](#_Toc497227184)

[2.3.1 Автомобильный транспорт 11](#_Toc497227185)

[2.3.2 Водный транспорт 11](#_Toc497227186)

[2.3.3 Воздушный транспорт 11](#_Toc497227187)

[2.3.4 Железнодорожный транспорт 12](#_Toc497227188)

[2.4 Характеристика сети дорог сельского поселения «село Ковран», параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог 12](#_Toc497227189)

[2.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в сельском поселении «село Ковран», обеспеченность парковками (парковочными местами) 14](#_Toc497227190)

[2.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока 15](#_Toc497227191)

[2.6.1 Автомобильный транспорт 15](#_Toc497227192)

[2.6.2 Водный транспорт 15](#_Toc497227193)

[2.6.3 Воздушный транспорт 15](#_Toc497227194)

[2.6.4 Железнодорожный транспорт 15](#_Toc497227195)

[2.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения 16](#_Toc497227196)

[2.8 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств 16](#_Toc497227197)

[2.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения 16](#_Toc497227198)

[2.10 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения 17](#_Toc497227199)

[2.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры сельского поселения «село Ковран» 18](#_Toc497227200)

[2.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сельского поселения «село Ковран» 19](#_Toc497227201)

[2.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры 21](#_Toc497227202)

[3 ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ «СЕЛО КОВРАН» 23](#_Toc497227203)

[3.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения 23](#_Toc497227204)

[3.2 Прогноз транспортного спроса сельского поселения «село Ковран», объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта 27](#_Toc497227205)

[3.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта 30](#_Toc497227206)

[3.4 Прогноз развития дорожной сети 31](#_Toc497227207)

[3.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения 32](#_Toc497227208)

[3.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения 32](#_Toc497227209)

[3.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения 33](#_Toc497227210)

[4 УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ВЫБОР ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА 35](#_Toc497227211)

[5 ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 36](#_Toc497227212)

[5.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта 36](#_Toc497227213)

[5.1.1 Автомобильный транспорт 36](#_Toc497227214)

[5.1.2 Водный транспорт 36](#_Toc497227215)

[5.1.3 Воздушный транспорт 36](#_Toc497227216)

[5.1.4 Железнодорожный транспорт 36](#_Toc497227217)

[5.2 Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов 36](#_Toc497227218)

[5.3 Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства 36](#_Toc497227219)

[5.4 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения 36](#_Toc497227220)

[5.5 Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб 36](#_Toc497227221)

[5.6 Мероприятия по развитию сети дорог 36](#_Toc497227222)

[6 МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 38](#_Toc497227223)

[6.1 Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков 38](#_Toc497227224)

[6.2 Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем 38](#_Toc497227225)

[6.3 Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения 38](#_Toc497227226)

[6.4 Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности 38](#_Toc497227227)

[7 ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 39](#_Toc497227228)

[8 ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 42](#_Toc497227229)

[9 ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ «СЕЛО КОВРАН» 44](#_Toc497227230)

1. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения «село Ковран» Тигильского муниципального района Камчатского края на 2018-2037 годы |
| Основание для разработки программы | * Федеральный закон от 06.10.2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; * Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»; * Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 г. №190-ФЗ; * Жилищный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 188-ФЗ (ред. от 29.07.2018);   СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений». |
| Наименование заказчика и разработчиков программы, их местонахождение | **Заказчик**: Администрация сельского поселения село «Ковран» Тигильского муниципального района Камчатского края  **Разработчик**: Индивидуальный предприниматель Крылов Иван Васильевич |
| Цели и задачи программы | **Цель программы**– обеспечение сбалансированного перспективного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.  **Задачи программы**:  а) безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее – субъекты экономической деятельности), на территории муниципального образования;  б) доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования муниципального образования;  в) развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования;  г)развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в муниципальном образовании;  д) создание условий для управления транспортным спросом;  е) создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;  ж) создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;  з) создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения;  и)эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры. |
| Целевые показатели (индикаторы) реализации программы | -снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции);  -увеличение протяженности тротуаров;  -достижение расчетного уровня обеспеченности населения услугами транспортной инфраструктуры. |
| Срок и этапы реализации программы | С 2018 по 2037 годы. Этапы:  I этап: 2018-2022гг.;  II этап: 2023-2028гг.;  III этап: 2029-2037 гг. |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры | Мероприятия программы (инвестиционные проекты) направлены на развитие объектов транспортной инфраструктуры по направлениям:  а) мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта;  б) мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов;  в) мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства;  г) мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения;  д) мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб;  е) мероприятия по развитию сети дорог поселений, городских округов.  а) комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков;  б) мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем;  в) мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения;  г) мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности. |
| Объемы и источники финансирования программы | Общая сумма финансирования программных мероприятий составляет 41689,68 тысяч рублей.  Финансовое обеспечение предполагается из местного, районного, окружного, федерального бюджетов и частные средства. |

1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
   1. Анализ положения Камчатского края в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения сельского поселения «село Ковран» в структуре пространственной организации Тигильского муниципального района

Муниципальное образование сельское поселение «село Ковран» Тигильского муниципального района находится в западной части Камчатского полуострова на берегу залива Шелихова Охотского моря. Удалённость от районного центра – приблизительно 125 км. Однако транспортная связь с районным центром отсутствует.

Ближайший населённый пункт – село Усть-Хайрюзово - находится в 18 км зимой по тундре, а 25 км летом по морскому берегу в юго-западном направлении от населённого пункта. Расстояние до г. Петропавловска-Камчатского – 650 км (воздушным путём).

Связь с селом Усть-Хайрюзово осуществляется в летнее время по необслуживаемой поселковой автодороге, в зимнее время – функционирует автозимник вдоль воздушной линии электропередач.

Население сосредоточено в западной части поселения в с. Ковран. Большая часть населения - коренные малочисленные народности севера.

Поселение относится к наименее обжитым территориям Российской Федерации и характеризуется крайне низкой степенью хозяйственной освоенности. Удаленность от развитых районов страны, практически изолированность от материка, отсутствие морских портов и внутренней автодорожной транспортной сети являются значительными препятствиями для хозяйственного освоения территории.

По данным предоставленным администрацией сельское поселение «село Ковран», численность населения сельского поселения на 01.01.17 составляет 304 человек.

Таблица 2.1

Численность населения в сельском поселении «село Ковран» в разрезе населённых пунктов, 2017 год

|  |  |
| --- | --- |
| **Населённый пункт в составе сельского поселения** | **Население, чел.** |
|
| село Ковран | 304 |
| ИТОГО | 304 |

Объекты традиционного природопользования:

* рыболовство, в том числе морское и речное, переработка биологических ресурсов;
* промысел морских животных и птиц (зверобойный промысел);
* добыча (сбор), переработка и реализация других водных животных и растений, в том числе морепродуктов, не являющихся объектами рыболовства;
* охотничий промысел;
* собирательство, включая сбор дикоросов, а также их переработка (ягод, грибов, съедобных и лекарственных растений, орехов и так далее);
* огородничество;
* сбор, переработка и реализация общедоступных для сбора вещей (кости животных, поделочные материалы, сухой древесины и так далее);
* выделка шкур животных, в том числе морских;
* изготовление национальной утвари, инвентаря, национальной меховой одежды, обуви;
* изготовление национальных сувениров, иных художественных и иных произведений национальной культуры, а также их реализация;
* плетение из трав и иных растений;
* другие промыслы и ремесла, связанные с обработкой меха, кож, кости, поделочных и полудрагоценных камней;
* строительство национальных жилищ или обустройство жилья в соответствии с национальными традициями и обычаями;
* заготовка древесины для нужд коренного населения и ведения ими традиционного образа жизни;
* строительство культовых и иных сооружений, а также обустройство мест, имеющих историческую, культурную, религиозную, экологическую, духовную и иную ценность для ительменов в соответствии с их национальными традициями и обычаями;
* прочие традиционные промыслы, сельские и общинные производства и религиозные действия.
  1. Социально-экономическая характеристика сельского поселения «село Ковран», характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

В соответствии с Федеральным законом 131-ФЗ от 06.10.2003 г., границы территорий муниципальных образований устанавливаются и изменяются законами субъектов Российской Федерации.

Статус и границы сельского поселения «село Ковран» установлены Законом Корякского автономного округа от 05.07.2004 №306-оз «О территории и границах муниципального образования – сельское поселение «село Ковран». Граница сельского поселения состоит на государственном кадастровом учете.

***Демографическая ситуация***

Оценка тенденций экономического роста и градостроительного развития территории в качестве одной из важнейших составляющих включает в себя анализ демографической ситуации. Значительная часть расчетных показателей, содержащихся в проектах документов территориального планирования, определяется на основе численности населения.

Динамика численности населения сельского поселения «село Ковран» представлена в таблице 2.2.

Таблица 2.2

Динамика численности населения с 2013 г. по 2017 г.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Населенный пункт** | **01.01.2013** | **01.01.2014** | **01.01.2015** | **01.01.2016** | **01.01.2017** |
| с. Ковран | 324 | 320 | 309 | 301 | 304 |
| **ИТОГО** | 324 | 320 | 309 | 301 | 304 |

***Экономическая деятельность***

Рыбный комплекс носит социально-значимый характер, а для сельского поселения «село Ковран» является одним из основных источников жизнедеятельности, в том числе для коренных народов. Ковран относится к промысловому участку рыболовства для обеспечения ведения традиционного образа жизни и осуществления традиционной хозяйственной деятельности, а также для любительского и спортивного рыболовства.

Село Ковран является центром проживания коренных малочисленных народов севера и дальнего востока – ительменов, которое составляет большую часть населения села. В с. Ковран сохранена и очень развита культура коренных народов, быт и традиционный образ жизни ительменов, функционирует этнографический центр. Ительменский фольклорный ансамбль «Эльвель» является визитной карточкой не только сельского поселения «село Ковран», но и всего Камчатского края.

Начиная с 1987 года, ежегодно в сентябре региональная общественная организация «Совет Ительменов Камчатки «Тхсаном» проводит традиционный обряд ительменов «Алхалалалай», который на неделю объединяет все коренные народы Севера Камчатки в одну единую семью. На этот праздник съезжаются гости из ближайших сел, всей России и из-за рубежа. Обрядовый праздник «Алхалалалай» является гордостью и Корякского автономного округа, и Камчатского края.

По данным Министерства природных ресурсов и экологии Камчатского края (письмо № 26.4/4199 от 31.10.2017г.), в 2,5 км к северо-западу от с. Ковран на левобережье одноименной реки располагается месторождение песчано-гравийной смеси «Ковранское». Запасы полезного ископаемого по категории А+В+С1 по состоянию на 01.10.2017г. составляют 737,7 тыс.м3.

Право пользования данным участком недр предоставлено ООО «Аметист» (ИНН 410116011) на основании лицензии на пользование недрами ПТР 05063 ТЭ с целевым назначением и видами работ «Разведка и добыча песчано-гравийной смеси на участке недр местного значения «Ковранский».

***Анализ транспортной инфраструктуры***

Транспортный комплекс сельского поселения представлен автомобильными дорогами общего пользования местного значения. В летнее время связь с селом Усть-Хайрюзово осуществляется по необслуживаемой поселковой автодороге вдоль моря, в зимнее время – функционирует автозимник до с. Усть-Хайрюзово вдоль воздушной линии электропередач.

Улично-дорожная сеть на территории с. Ковран имеет грунтовое покрытие.

Движение общественного транспорта на территории поселения не осуществляется.

Объекты транспортной инфраструктуры, искусственные сооружения на территории сельского поселения отсутствуют.

Объекты железнодорожного, водного, воздушного, трубопроводного транспорта на территории поселения отсутствуют. Жители поселения пользуются ближайшим действующим аэропортом, расположенным в Усть-Хайрюзово.

Существующая система транспорта общего пользования не соответствует расселению и системе социального обслуживания.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса муниципального образования должны стать:

* обеспечение удобных транспортных связей между жилыми и сельскохозяйственными, производственными предприятиями, объектами инженерной и транспортной инфраструктур;
* обеспечение максимального удобства движения транспорта и пешеходов;
* разработка научно-обоснованной детальной программы развития транспортного комплекса поселения.

***Оценка транспортного спроса***

В основе оценки транспортного спроса лежит анализ передвижения населения к объектам тяготения:

* объекты социально сферы;
* объекты трудовой деятельности;
* узловые объекты транспортной инфраструктуры.

Ввиду малочисленности населенных пунктов, их небольшой площади территории, передвижения внутри поселения осуществляется в основном пешим ходом до объектов социальной сферы и трудовой деятельности.

Передвижения до соседних поселений, а также до районных центров, осуществляется:

* с. Ковран – воздушным транспортом, в летний период автомобильный транспорт (по необслуживаемой грунтовой дороге), в зимнее время имеет сообщение по автозимникам;
  1. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта
     1. Автомобильный транспорт

Автомобильное транспортное сообщение имеет только в зимний период, функционируют автозимники в летний период автомобильный транспорт (по необслуживаемой грунтовой дороге).

Движение общественного транспорта на территории поселения не осуществляется

* + 1. Водный транспорт

На территории сельского поселения «село Ковран» перевозки водным транспортом не осуществляются.

Количество маломерных судов - \_\_7\_\_ед.

Основными мероприятиями по организации транспортного обслуживания населения внутренним водным транспортом являются:

* совершенствование существующей базы речного транспорта.
  + 1. Воздушный транспорт

Воздушный транспорт играет ведущую роль во внешних пассажирских связях сельского поселения «село Ковран».

Перевозку пассажиров воздушным транспортом информация отсутствует. Для перевозок эксплуатируется воздушные суда типа МИ-8.

Воздушные сооружения представлены в таблице 2.3.

Таблица 2.3

Воздушные сооружения

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование сооружение** | **Местонахождение** |
| Вертолетная площадка | 500 м на северо-восток от котельной с. Ковран |

Показатели деятельности воздушного транспорта представлены в таблице 2.4.

Таблица 2.4

Показатели деятельности воздушного транспорта

| **Показатели** | **Ед. изм.** | **2016** |
| --- | --- | --- |
| Количество маршрутов | ед. | н/д |
| Всего вылетов | выл. | н/д |
| - вертолетных | выл. | н/д |
| - самолетных | выл. | 0 |
| Количество обслуженных пассажиров, всего  в т.ч. | чел. | н/д |
| - отправленных | чел. | н/д |
| - принятых | чел. | н/д |
| - транзитных | чел. | 0 |
| Обработано груза | тонн | 0 |

* + 1. Железнодорожный транспорт

На территории сельского поселения «село Ковран» перевозки железнодорожным транспортом не осуществляются ввиду отсутствия железнодорожных путей.

* 1. Характеристика сети дорог сельского поселения «село Ковран», параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог

Основные характеристики протяженности дорог, расположенных в границах муниципального образования представлены в таблице 2.5.

Таблица 2.5

Характеристики дорог

| **№п/п** | **Показатели** | **Протяженность, км** |
| --- | --- | --- |
| 1 | Общая протяженность автомобильных дорог | 6,002 |
| - | Федерального значения | 0 |
| - | Регионального значения | 0 |
| - | Межмуниципального значения | 3,756 |
| - | Местного значения | 2,246 |
| - | Автозимники | 0 |
| - | Частные | 0 |
| - | Бесхозяйные | 6,002 |

Дороги межмуниципального, регионального и федерального значения по территории сельского поселения «село Ковран»проходят, представлены в таблице 2.6.

Таблица 2.6

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование дороги (направления)** | **Протяженность в границах МО, км** | **Тип покрытия** |
| Ковран - морской берег, далее по морскому берегу до с. Усть-Хайрюзово | 3,756 | грунтовое |

Круглогодичное автомобильное транспортное сообщение имеется, связь других населённых пунктов поселения в зимний период осуществляется по автозимникам. В летний период по необслуживаемой автодороге.

Дорожно-транспортная сеть населенных пунктов, предназначена для не скоростного движения с двумя полосами движения. Дороги имеют скоростной режим движения, в соответствии с п. 10.2 ПДД, составляет 60 км/ч с ограничением на отдельных участках до 40 км/ч. Основной состав транспортных средств представлен легковыми автомобилями, находящимися в собственности у населения.

На сегодняшний день все улицы и дороги, входящих в состав сельского поселения, не имеет твердого покрытия.

Классификация улично-дорожной сети представлена в таблице 2.7.

Таблица 2.7

| **Населенный пункт** | **Наименование улицы** | **Протяженность, км** | **Площадь покрытия, м2** | **Тип покрытия** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Село Ковран | Ул. Рябикова | 0,647 | 3882 | грунтовое |
| Село Ковран | Ул. 50 лет Октября | 0,714 | 5712 | грунтовое |
| Село Ковран | Ул. Поротова | 0,221 | 1326 | грунтовое |
| Село Ковран | Ул. Гагарина | 0,197 | 1182 | грунтовое |
| Село Ковран | Ул. Матросова | 0,285 | 1710 | грунтовое |
| Село Ковран | Ул. Чубарова | 0,182 | 1092 | грунтовое |

Соотношение дорог по типам покрытия приведено в таблице 2.8.

Таблица 2.8

Основные характеристики улично-дорожной сети

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **Количество, км** | **Состояние** | **Нуждающиеся в замене, км** |
| Протяженность улично-дорожной сети с асфальтовым покрытием проезжих частей | - | - | - |
| Протяженность улично-дорожной сети с цементобетонным покрытием проезжих частей | - | - | - |
| Протяженность улично-дорожной сети с щебеночным покрытием проезжих частей | - | - | - |
| Протяженность улично-дорожной сети с грунтовым покрытием проезжих частей | 6,002 | Не удовлетворительное | 6,002 |
| Протяженность улично-дорожной сети с песчано-гравийным покрытием проезжих частей | - | - | - |

Группы учета, выделяемые в составе общего транспортного потока, имеют следующие признаки:

1. Легковые пассажирские ТС, в которых находятся один водитель или с пассажирами (такси, служебный транспорт, частные легковые автомобили).

Данные по этой группе учета необходимы для экономических обоснований мероприятий на улично-дорожной сети (например, строительство дополнительных полос движения, выделение отдельных полос движения для общественного транспорта, устройство реверсивных полос движения и т.д.).

2. Микроавтобусы

3. Автобусы

4. Грузовые газели и проч.

5. Грузовые автомобили. Грузовые автомобили – все автомобили, используемые для перевозки грузов, независимо от грузоподъемности, а также независимо от того, порожние они или груженые.

Интенсивность дорожного движения на территории сельского поселения «село Ковран» очень низкая.

Следовательно, анализ скорости, плотности, состава и интенсивности движения потоков транспортных средств, коэффициента загрузки дорог движением и иных показателей не требуется.

Воздействие на окружающую среду данным уровнем автомобилизации оказывается незначительно.

Содержание дорог в с. Ковран осуществляется в основном проведением следующих видов работ:

* в летнее время – грейдирование дорожного полотна;
* в зимнее время– грейдирование, уборка снега отвалом.

Оценка качества содержания дорог – удовлетворительная.

Основные недостатки дорожной сети сельского поселения «село Ковран»:

- грунтовые дороги из-за дождливого климата размокают и разбиваются автомобильным транспортом;

- отсутствие дренажных канав в пределах поселения;

- в сухой период большая запыленность дорог;

- отсутствие барьерных ограждений

* 1. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в сельском поселении «село Ковран», обеспеченность парковками (парковочными местами)

В сельском поселении «село Ковран» уровень автомобилизации составляет (по данным 2016) –59 автомобиля на 1000 жителей на 2017 год.

Количество автотранспорта, зарегистрированного на территории сельского поселения представлено в таблице 2.9.

Таблица 2.9

Количество автотранспорта, ед.

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование транспорта** | **2016** |
| Легковые автомобили | 15 |
| Грузовые автомобили | 4 |
| Мототранспорт | 21 |
| Водный транспорт (лодки, катера) | 17 |

Уровень автомобилизации населения села низкий, обоснован отсутствием круглогодичного автомобильного сообщения с соседними населенными пунктами.

Хранение автотранспорта граждан происходит на приусадебных участках или в гаражах, находящихся в личной собственности граждан. Грузовой автотранспорт хранится на соответствующих автобазах, предприятиях, гаражах и т.д.

Таблица 2.10

|  |  |
| --- | --- |
| **Местоположение** | **Количество гаражей** |
| Ул. 50 лет Октября | 5 |
| Ул. Рябикова | 2 |
| Ул. Поротова | 2 |
| Ул. Матросова | 1 |

На территории сельского поселении организованные парковочные места отсутствуют. Организация пешеходного и велосипедного передвижения отсутствует.

* 1. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока
     1. Автомобильный транспорт

Автобусное сообщение в сельском поселении «село Ковран»не организовано.Возможно только по автозимникам, маршрутное такси (в зимний период).

* + 1. Водный транспорт

Ведущую роль в развитии поселения играет речной, морской транспорт. По территории сельского поселения «село Ковран» протекает реки Ковран.

Водные маршруты отсутствуют.

* + 1. Воздушный транспорт

Воздушный транспорт играет роль аварийно-спасательного транспорта во внешних пассажирских связях сельского поселения «село Ковран».

Эксплуатирует воздушные суда типа МИ-8.

* + 1. Железнодорожный транспорт

На территории сельского поселения «село Ковран» перевозки железнодорожным транспортом не осуществляются ввиду отсутствия железнодорожных путей.

* 1. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Основные пешеходные направления подчинены основной цели: связи жилых кварталов между собой и с социальными объектами. Для движения пешеходов вдоль основных улиц и дорог уложены деревянные настилы и бетонные тротуары.

Таблица 2.11

| **Населенный пункт** | **Наименование улицы** | **Протяженность, км** | **Тип покрытия** |
| --- | --- | --- | --- |
| Село Ковран | Ул. 50 лет Октября | 0,187 | бетонное |

На территории сельского поселения «село Ковран» отсутствуют обустроенные пешеходные переходы. Отсутствуют светофоры.

Развитие велосипедного движения в сельском поселении незначительное. В настоящее время на территории муниципального образования велосипедные дорожки отсутствуют. Велосипедное движение в населенных пунктах осуществляется в неорганизованном порядке. На территории сельского поселения организованные места для хранения велосипедов отсутствуют.

* 1. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств

Грузовые перевозки осуществляются специализированным автотранспортом. В основном перевозятся строительные материалы, грунт и мусор. Подробная информация по характеристике движения грузовых транспортных средств отсутствует.

Организации, которые осуществляют содержание дорог (чистку от снега) в зимний период, определяются по итогам конкурсных процедур. Ремонтом, реконструкцией и строительством дорог занимается администрация сельского поселения «село Ковран» и администрация Тигильского муниципального района.

При проведении конкурсных процедур требований к технике не предоставляется. Техника используется принадлежащая исполнителям работ.

* 1. Анализ уровня безопасности дорожного движения

За 2016 год на территории сельского поселения «село Ковран» не было зарегистрировано дорожно-транспортных происшествий.

Для профилактики ДТП назначены первоочередные и плановые мероприятия:

*Первоочередные мероприятия:*

* поддержание надлежащего технического состояния автомобильных дорог, оценка её технического состояния, обеспечение безопасности дорожного движения;
* усиление контроля и надзора за дорожным движением со стороны ДПС.

*Плановые мероприятия:*

* ремонт дорожного покрытия, обеспечивающий его ровность.

Также проводится информационно-разъяснительная работа о необходимости соблюдения Правил дорожного движения через средства массовой информации.

Информацию по дорожным знакам, их количество и планы на установку в перспективе.

Таблица 2.12

| **Дорожный знак** | **Количество** | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Факт 2017** | **План 2018** | **План 2019** | **План 2020** | **План 2021** |
| Дети | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 |
| Приоритет встречного движения | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| Приоритет перед встречным движением | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| Главная дорога | 0 | 0 | 8 | 0 | 0 |
| Конец главной дороги | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Уступите дорогу | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 |
| Ограничение максимальной скорости | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| Начало населенного пункта | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Конец населенного пункта | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Пешеходный переход | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 |
| Зона действия | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 |

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

Загрязнение атмосферного воздуха на территории сельского поселения обусловлено поступлением в него загрязняющих веществ с территорий свалок отходов, производственных, коммунально-складских территорий и в результате поступления в него продуктов сгорания топлива в котельных, отработанных газов и вредных веществ от автотранспорта.

Атмосферный воздух

Качество атмосферного воздуха является одним из основных показателей окружающей среды, влияющим на здоровье людей. Его показатели меняются в зависимости от сезона и от приземных инверсий. В переходные сезоны (весной и осенью) устанавливается устойчивый перенос воздуха. Поэтому весной и осенью (апрель – май, октябрь – ноябрь) повторяемость умеренных и сильных ветров значительно увеличивается, застойных процессов не происходит и, как следствие, не накапливаются загрязняющие вещества в воздухе. Зимой (особенно в декабре – январе) преобладает антициклональный тип погоды со слабыми ветрами, инверсиями и, как следствие, туманами. Такие процессы препятствуют перемешиванию воздуха и способствуют накоплению загрязняющих веществ в приземном слое атмосферы. Летом, несмотря на малоподвижность атмосферной циркуляции и частное образование туманов и инверсий в приземном слое, длительные застойные процессы, приводящие к устойчивым периодам загрязнения приземного воздуха, происходят реже. Днем термическая конвекция создает турбулентность воздуха, что приводит к рассеиванию загрязняющих веществ в приземном слое. Дожди также способствуют очищению воздуха.

Атмосферный воздух является жизненно важным компонентом окружающей среды, качество которого составляет основу благоприятной экологической обстановки.

В отдельные периоды, когда метеорологические условия способствуют накоплению загрязняющих веществ в атмосфере, концентрации отдельных вредных веществ могут резко возрасти. Чтобы в эти периоды не допускать возникновения высокого уровня загрязнения воздуха, необходимо кратковременное сокращение выбросов загрязняющих веществ. Предупреждения о повышении уровня загрязнения воздуха в связи с ожидаемыми неблагоприятными метеорологическими условиями составляют в прогностических подразделениях Росгидромета. Мероприятия на период наступления НМУ разрабатываются совместно с предприятием при разработке проектной документации для каждого объекта.

Водные объекты

Загрязнение поверхностных вод происходит за счет сброса хозяйственно-бытовых стоков и смыва поверхностных стоков с территорий населенных пунктов и производственных площадок, арктический терминал круглогодичной отгрузки нефти, с трубопроводом надземным и подводным.

В пределах водоохраной зоны запрещаются:

* проведение авиационно-химических работ;
* заправка топливом, мойка и ремонт автомобилей и других машин и механизмов;
* размещение стоянок транспортных средств.

Проблемой в отслеживании экологической обстановки на территории сельского поселения является отсутствие стационарного поста по контролю за загрязнением атмосферного воздуха.

Особое внимание уделяется озеленению территории муниципального образования как способу очистки атмосферного воздуха и благоустройству территории.

* 1. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры сельского поселения «село Ковран»

Для обеспечения устойчивого экономического развития сельского поселения необходимо предусмотреть комплекс мероприятий, которые обеспечат качественные транспортные связи с населенными пунктами Тигильского муниципального района.

Задача развития транспортной инфраструктуры – создание благоприятной среды для жизнедеятельности населения, нейтрализация отрицательных климатических факторов от расположения поселения в восточном регионе России, снижение социальной напряженности от транспортного дискомфорта.

Согласно генеральному плану сельского поселения «село Ковран» на перспективу сохраняется ведущая роль водного и воздушного транспорта в обеспечении грузопассажирских связей поселения.

**Внешние транспортные связи**

Положение существующих объектов транспортной инфраструктуры с. Ковран (вертолётная площадка) сохраняется без изменения. В связи с тем, что основным типом жилой застройки на территории села являются жилые дома с приусадебными участками, генеральным планом не предусмотрено строительство кооперативов индивидуальных капитальных гаражей.

**Улично-дорожная сеть**

При проектировании улично-дорожной сети максимально учтена сложившаяся система улиц и направления перспективного развития населенных пунктов, сформированные в ранее утвержденной градостроительной документации.

Введена четкая дифференциация улиц по категориям в соответствии с п. 11.6 СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

Генеральным планом предусмотрены следующие мероприятия:

* Строительство улиц местного значения, предназначенных для обеспечения связи новых планировочных районов населенного пункта;
* Выполнение текущего ремонта улиц местного значения на территории населенного пункта.

**Общественный транспорт**

Общественный внутренний транспорт в сельском поселении «село Ковран» не целесообразен в связи с небольшим размером населённого пункта. Связь с. Ковран с районным и окружным центром осуществляется:

- речным транспортом по реке Ковран, далее морем;

- автотранспорт зимой по автозимнику, летом по необслуживаемой автодороге;

- в переходные периоды (весна и осень) – действует вертолётное сообщение.

Применение программного метода поэтапного решения проблемы развития транспортной инфраструктуры, обеспечит повышение качества услуг, а также создания развитой, современной и инвестиционно-привлекательной инфраструктуры муниципального образования.

* 1. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сельского поселения «село Ковран»

При анализе оценки нормативно-правовой базы необходимо исходить из того, что приняты и реализуются ряд основополагающих документов для развития транспортной отрасли:

1. 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).
2. 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».
3. 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).
4. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 21.01.2016) «О Правилах дорожного движения».
5. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».
6. Постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 25.09.2007 № 74 Санитарные правила СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов».
7. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2037 года в редакции распоряжения Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 11.06.2014) «О Транспортной стратегии Российской Федерации».
8. Государственная программа Камчатского края «Развитие транспортной системы Камчатского края на 2016-2020 годы» в редакции Постановления Правительства Камчатского края от 9.10.2013 № 418-П(с изменениями на18.08.2018).
9. Распоряжение Правительства Камчатского края от 22.03.2013 г. № 101-рп (с изменениями на 09.06.2018)«О стратегии социально-экономического развития Камчатского края до 2030 года».
10. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 19.03.2013 года № 384-р «Об утверждении схемы территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения» (с изменениями на 04.08.2018 года).
11. Постановление правительства Камчатского края от 26.12.2014 года № 506-п«Об утверждении схемы территориального планирования Камчатского края»(с изменениями на 15.09.2018 года).
12. Решение думы Тигильского муниципального района от 21.03.2008 № 283 «Об утверждении схемы территориального планирования Тигильского муниципального района».
13. Генеральный план сельского поселения «село Ковран» Тигильского муниципального района Камчатского края.

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

В соответствии с Федеральным законом «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации» №131-ФЗ от 6 октября 2003 года (в ред. от 15.02.2016 г.), а также п. 8 статьи 8 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.), разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

В соответствии с п. 27 статьи 1 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.) программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа - документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

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

Программа позволит обеспечить:

а) безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность;

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

в) развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности – в перевозке пассажиров и грузов на территории поселка;

г) развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;

д) условия для управления транспортным спросом;

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

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

з) условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

и) эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

* 1. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Финансирование мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры может осуществляться за счет средств федерального бюджета, регионального бюджета, местного бюджета и внебюджетных источников финансирования.

Средства местного бюджета составляют муниципальный дорожный фонд, источниками формирования которого являются:

* акцизы на дизельное топливо, подлежащие распределению между бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;
* акцизы на моторные масла для дизельных и (или) карбюраторных (инжекторных) двигателей, подлежащие распределению между бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;
* акцизы на автомобильный бензин, подлежащие распределению между бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;
* акцизы на прямогонный бензин, подлежащие распределению между бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;
* плата в счет возмещения вреда, причиняемого объектам дорожного хозяйства транспортными средствами, осуществляющими автомобильные перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов;
* штрафы за нарушение правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов;
* субсидии из федерального и регионального дорожного фонда на финансовое обеспечение дорожной деятельности, а также капитального ремонта и ремонта дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов, расположенных в границах муниципального образования;
* безвозмездные поступления от физических и юридических лиц на финансовое обеспечение дорожной деятельности, в том числе добровольные пожертвования, в отношении объектов дорожного хозяйства муниципального образования;
* денежные средства, поступающие в бюджет муниципального образования от уплаты неустоек (штрафов, пеней), а также от возмещения убытков муниципального заказчика, взысканные в установленном порядке в связи с нарушением исполнителем (подрядчиком) условий муниципального контракта или иных договоров, финансируемых за счет средств муниципального дорожного фонда, или в связи с уклонением от исполнения таких контрактов или иных договоров;
* денежные средства, внесенные участником конкурса или аукциона, проводимых в целях заключения муниципального контракта, финансируемого за счет средств муниципального дорожного фонда, в качестве обеспечения заявки на участие в таком конкурсе или аукционе в случае уклонения участника конкурса или аукциона от заключения такого контракта и в иных случаях, установленных законодательством Российской Федерации;
* государственная пошлина за выдачу уполномоченным органом администрации муниципального образования специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов;
* иные поступления в бюджет муниципального образования, установленные законодательством в части финансового обеспечения дорожной деятельности, а также иные источники, связанные с обеспечением дорожной деятельности.

Объем бюджетных ассигнований муниципального дорожного фонда утверждается решением Совета муниципального образования о бюджете муниципального образования на очередной финансовый год и плановый период в размере не менее базового объема дорожного фонда муниципального образования и не менее прогнозируемого объема доходов бюджета муниципального образования по вышеуказанным источникам.

1. **ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ** СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ «СЕЛО КОВРАН»
   1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения

Прогнозные темпы экономического развития сельского поселения «село Ковран» указаны в документах территориального планирования. В составе генерального плана сельского поселения «село Ковран»предусматривается развитие транспортной инфраструктуры до 2037 года.

**Демографический прогноз**

Прогноз изменения численности населения основан на анализе существующей демографической ситуации, а также перспективном развитии поселения, с учетом федерального закона «Об особенностях предоставления гражданам земельных участков, находящихся в государственной или муниципальной собственности и расположенных на территориях субъектов Российской Федерации, входящих в состав Дальневосточного федерального округа».

На перспективу уровень естественного прироста во многом будет зависеть от реализации целевых программ: федеральных, краевых и районных, а также мероприятий, которые должны быть осуществлены администрацией района и поселения для решения демографических проблем в развитии федеральных программ.

Оптимистический сценарий предполагает положительные изменения в социально-экономическом и инфраструктурном развитии территории, а также в ее пространственной организации. Реализация такого сценария развития возможна лишь при условии качественных изменений управленческих технологий, улучшении инвестиционного климата, повышении конкурентоспособности местных производителей. Данный сценарий предусматривает активизацию государственных и частных инвестиций, сохранение миграционного притока населения, снижения уровня смертности, а также повышения уровня рождаемости до средне районного уровня (15,2‰).

Таблица 3.1

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Показатели** | **Существующее положение** | **Первая очередь** | **Расчетный срок** |
| Численность постоянного населения, тыс. чел. | 304 | 350 | 349 |

Рисунок 3.1. Прогноз динамики численности населения до 2037 г.

Для сохранения и поддержания демографического потенциала поселения необходимо достижение высоких темпов экономического роста, реализация федеральных и региональных социальных проектов в области демографической политики, улучшения здравоохранения, образования, обеспечения населения доступным жильем, поддержания семьи и детства, выделение участков многодетным семьям.

Для стимулирования уровня рождаемости необходимо способствовать укреплению института семьи, росту благосостояния населения, помощи многодетным, молодым и малообеспеченным семьям. Основные направления снижения уровня смертности связаны с предупреждением и снижением материнской и младенческой смертности, увеличением продолжительности жизни за счет сокращения летальных исходов населения трудоспособного возраста, улучшением качества жизни, созданием условий для укрепления здоровья и здорового образа жизни населения.

Прогноз возрастной структуры населения представлен в таблице 3.2.

Таблица 3.2

| **№п/п** | **Возрастная группа населения** | **Сущ. положение** | | **Первая очередь** | | **Расчетный срок** | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|
|
|
| **чел.** | **%** | **чел.** | **%** | **чел.** | **%** |
| 1 | Младше трудоспособного | 58 | 18,9 | 82 | 23,4 | 92 | 26,3 |
| 2 | Трудоспособного | 187 | 61,3 | 176 | 50,3 | 167 | 47,8 |
| 3 | Старше трудоспособного | 60 | 19,7 | 92 | 26,3 | 90 | 25,9 |
|  | **Всего** | **304** | **100** | **350** | **100** | **349** | **100** |

Согласно оптимистическому прогнозу к 2037 г. количество жителей трудоспособного возраста сократится на 13,3% по сравнению с показателем 2017 г. и составит 167 человек (47,8% от общей численности населения).Одновременно будет увеличиваться численность населения старше трудоспособного возраста. Если в 2017 г. в поселении проживало 63 человека старше трудоспособного возраста, то к 2037 г. их количество увеличится до 90 человек и будет составлять 25,9% от общей численности населения.

Важно обратить внимание и на изменение показателя численности населения младше трудоспособного возраста. Численность детей от 0 до 16 лет будет увеличиваться и в 2037 г. достигнет уровня 92 человека или 26,3% от общей численности населения.

С сокращением численности населения трудоспособного возраста соответственно будет расти коэффициент демографической нагрузки. Основным фактором увеличения демографической нагрузки явится рост доли населения в старшей возрастной группе, что будет оказывать прямое и косвенное давление на бюджеты всех уровней, ограничивая возможности инвестирования в развитие инфраструктуры территории, повышение ее инвестиционной привлекательности.

Демографическая нагрузка на трудоспособное население в поселении в течение 2017–2037 гг. будет увеличиваться. Если в 2017 г. демографическая нагрузка составляет 95%, то к 2037 г.она достигнет уровня 109%.

Проектная численность населения определилась следующим образом:

* на первую очередь – 350 чел.;
* на конец расчетного срока – 349 чел.

**Жилищный фонд**

Общая площадь существующего жилищного фонда в с. Ковран на 01.01.2017 г., по официально опубликованным данным Федеральной службы государственной статистики, составляет 5,4 тыс. м2. 85% жилого фонда находится в муниципальной собственности. Большая часть жилищного фонда – малоэтажный деревянный жилой фонд, состоящий из блокированной застройки и индивидуальных жилых домов.

Средняя жилищная обеспеченность населения составляет 17,2 м2 общей площади на человека, что значительно ниже предельной минимальной обеспеченности общей площадью жилых помещений для сельских поселений, установленной Нормативами градостроительного проектирования Камчатского края (25, 8 м2 в 2015 году и 27,5 м2 к 2020 году).

По данным Администрации сельского поселения «село Ковран», на 01.11.2017г. 22% жилищного фонда (1189,1 м2) признано аварийными и подлежащими сносу. С каждым годом возрастает площадь аварийного жилищного фонда. Это говорит, прежде всего, о недостаточном материальном обеспечении населения, и, вследствие этого, невозможности проведения плановых текущих ремонтов и капитальных ремонтов зданий.

Таблица 3.3

Перечень многоквартирных домов с. Ковран, признанных, в установленном Постановлением Правительства № 47 от 28.01.2006 порядке, аварийными подлежащими сносу по состоянию на 01.11.2017 года

| **№** | **Адрес** | **год постройки** | **кол-во квартир** | **кол-во зарегистр. чел.** | **статус дома** | **общая площадь, м2** | **НПА о признании дома аварийным** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | ул. 50 лет Октября 10 | 1978 | 3 | 9 | жилой | 110 | Постановление администрации м.о.с.п. село Ковран от 29.09.2017 № 47 |
| 2 | ул. 50 лет Октября 24 | 1981 | 18 | 43 | жилой | 736,8 | Постановление администрации м.о.с.п. село Ковран от 29.09.2017 № 48 |
| 3 | ул. 50 лет Октября 25 | 1978 | 2 | 7 | жилой | 62,3 | Постановление администрации м.о.с.п. село Ковран от 29.09.2017 № 46 |
| 4 | ул. Гагарина 3 | 1963 | 2 | 4 | жилой | 76,5 | Постановление администрации м.о.с.п. село Ковран от 29.09.2017 № 43 |
| 5 | ул. Гагарина 9 | 1961 | 4 | 9 | жилой | 102,5 | Постановление администрации м.о.с.п. село Ковран от 29.09.2017 № 44 |
| 6 | ул. Гагарина 11 | 1961 | 4 | 5 | жилой | 101 | Постановление администрации м.о.с.п. село Ковран от 29.09.2017 № 45 |
|  | **Всего** |  | **34** | **77** |  | **1189,1** |  |

Обеспеченность жилого фонда поселения инженерным обеспечением следует характеризовать, как низкую – централизованное водоснабжение, водоотведение и газоснабжение на территории сельского поселения отсутствуют. Часть населения обеспечена централизованным теплоснабжением.

В целом, можно сделать следующие выводы о развитии жилищной сферы поселения:

* средняя жилищная обеспеченность ниже нормативного значения;
* преобладающим типом жилой застройки является малоэтажный деревянный жилой фонд, состоящий из блокированной застройки и индивидуальных жилых домов;
* 22% жилищного фонда признано аварийными и подлежащими сносу.

**Культурное и социально-бытовое обслуживание населения**

В развитие существующей системы культурно-бытового обслуживания проектом генерального плана предусмотрено размещение новых объектов на вновь застраиваемых территориях в соответствии с расчётом учреждений социально-культурно-бытового обслуживания, отдыха и оздоровления населения.

В условиях рыночных отношений, при организации системной сети обслуживания населения учитываются следующие принципы:

* соответствие параметров сети обслуживания - потребительской активности населения;
* в реальной посещаемости предприятий обслуживания;
* покупательского спроса товара;
* организация центров обслуживания населения на наиболее оживлённых участках населенных пунктов.

Оценка социальной сферы сельского поселения «село Ковран» приведена в разрезе социально значимых объектов образования, здравоохранения, социального обеспечения, культуры, спорта и пожарной охраны.

В генеральном плане выделены так называемые социально нормируемые отрасли, деятельность которых определяется государственными задачами. Соблюдение норм обеспеченности этих отраслей требует строгого контроля.

К социально нормируемым отраслям относятся: детское дошкольное воспитание, среднее школьное образование, здравоохранение, социальное обеспечение, культура и спорт, которые функционируют за счёт бюджетных дотаций.

Развитие других отраслей будет происходить по принципу сбалансированности спроса и предложения. При этом спрос на те или иные виды услуг будет зависеть от уровня жизни населения, который в свою очередь определится уровнем развития экономики страны и региона в целом.

**Транспорт**

При разработке предложений по развитию транспортной структуры сельского поселения «село Ковран» Проектом генерального плана решались следующие основные задачи:

* взаимная увязка отдельных проектных решений ранее утвержденной градостроительной документации и согласование частных решений общим комплексом проектных решений;
* сохранение и развитие существующей транспортной структуры.

Мероприятия по строительству и реконструкции объектов регионального и местного значения в сельском поселении «село Ковран»:

– ремонт внутрипоселковых дорог;

– строительство тротуаров;

– установка дорожных знаков.

Учитывая прогнозные особенности социально-экономического и градостроительного развития необходим программный подход для создания и эффективного функционирования транспортной инфраструктуры для удовлетворения потребностей населения в комфортном проживании на территории сельского поселения «село Ковран».

* 1. Прогноз транспортного спроса сельского поселения «село Ковран», объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта

При прогнозировании и построении транспортной модели учитывались прогноз численности населения, деловая активность региона, была построена многофакторная модель, по итогам которой сформированы прогнозы по развитию ключевых отраслей транспортного спроса населения на услуги транспортного комплекса.

Кроме того, учитывалось, что инфраструктура транспортного комплекса в свою очередь должна расти опережающими темпами вслед за транспортным спросом.

Прогноз сценарных условий развития транспортного комплекса разработан на основании сценарных условий, основных параметров прогноза социально-экономического развития Российской Федерации.

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

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

**Вариант 1 (базовый)**. Предполагается сохранение инерционных трендов, сложившихся в последний период, консервативную инвестиционную политику частных компаний, ограниченные расходы на развитие компаний инфраструктурного сектора, при стагнации государственного спроса.

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

**Вариант 2 (умеренно-оптимистичный)**. На территории муниципального образования предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности.

**Вариант 3 (экономически обоснованный)**. На территории поселения предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Сценарий предполагает комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети в муниципальном образовании, предполагает рост транспортной инфраструктуры опережающими темпами, развитие кварталов перспективной застройки, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

Таблица 3.4

Прогнозные показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок до 2037 года

| **Показатель** | **Ед. изм.** | **Факт** | **Прогноз** | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **2017 год** | **2018 год** | **2019 год** | **2020 год** | **2021 год** | **2022-2027 год** | **2028-2037 год** |
| Количество муниципальных маршрутов | ед. | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| - по регулируемым тарифам | ед. | - | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| - но нерегулируемым тарифам | ед. | - | - |  |  |  |  |  |
| Протяженность муниципальных маршрутов | км | - | - | 20,8 | 20,8 | 20,8 | 20,8 | 20,8 |
| - по регулируемым тарифам | км | - | - | 20,8 | 20,8 | 20,8 | 20,8 | 20,8 |
| - по нерегулируемым тарифам | км | - | - |  |  |  |  |  |
| Охват населенных пунктов регулярным автобусным сообщением | % | - | - | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Количество перевезенных пассажиров | чел. | - | - | 1400 | 1400 | 1400 | 1400 | 1400 |

Таблица 3.5

Показатели деятельности водного транспорта до 2037 года

| **Показатель** | **Ед. изм.** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2027** | **2028-2037** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Количество маршрутов | ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество выполненных рейсов | ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество перевезенных пассажиров | чел. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество перевезенных грузов | тонн | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Таблица 3.6

Показатели деятельности воздушного транспорта до 2037 года

| **Показатели** | **Ед. изм.** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2027** | **2028-2037** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Количество маршрутов | ед. | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| Всего вылетов | выл. | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| - вертолетных | выл. | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| - самолетных | выл. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество обслуженных пассажиров | чел. | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| Обработано груза | тонн | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Таблица 3.7

Показатели деятельности железнодорожного транспорта до 2037 года

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показатели** | **Ед. изм.** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2027** | **2028-2037** |
| Количество маршрутов | ед. | - | - | - | - | - | - | - |
| Количество выполненных рейсов | ед. | - | - | - | - | - | - | - |
| Количество перевезенных пассажиров | чел. | - | - | - | - | - | - | - |
| Количество перевезенных грузов | тонн | - | - | - | - | - | - | - |

* 1. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры сельского поселения «село Ковран»до 2037 года представлены в таблице 3.8.

Таблица 3.8

Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры до 2037 года

| **Наименование показателя** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2027** | **2028-2037** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Автомобильный транспорт** | | | | | | | |
| *Число транспортных пересадочных узлов* | | | | | | | |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| *Число остановочных площадок* | | | | | | | |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| **Пешеходное и велосипедное движение** | | | | | | | |
| *Доля пешеходных переходов, тротуаров, соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения, %* | | | | | | | |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 5 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 5 | 15 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 2 | 3 | 5 | 10 | 30 |
| *Велосипедное движение, число велодорожек* | | | | | | | |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| *Велосипедное движение, число пунктов хранения мест* | | | | | | | |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| **Воздушный транспорт** | | | | | | | |
| *Число вертолетных площадок* | | | | | | | |
| Вариант 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Вариант 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Вариант 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| *Взлетно-посадочная полоса* | | | | | | | |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| *Число аэропортов* | | | | | | | |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Водный транспорт** | | | | | | | |
| *Число причалов* | | | | | | | |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| *Число дебаркадеры (устанавливаются на период навигации)* | | | | | | | |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Железнодорожный транспорт** | | | | | | | |
| *Число вокзалов* | | | | | | | |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| *Число станций* | | | | | | | |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

* 1. Прогноз развития дорожной сети

В сельском поселении «село Ковран», протяженность дорог составляет 6,002 км.

Для обеспечения безопасности, бесперебойности и удобства транспортного сообщения внутри села Ковран предлагается строительство новых, а также реконструкция и сохранение уже существующих улици дорог. В соответствии с требованиями табл. 8 СНиП 2.07.01-89\* ширина проезжей части главных улиц принята равной 7 м, улиц в жилой застройке основных и второстепенных и проездов – 6 м. Дорожные одежды улиц предусмотрены капитального типа с асфальтобетонным покрытием.

Поэтапное выполнение планируемых мероприятий будет не только способствовать развитию улично-дорожной сети, но и направлено на выполнение стратегических целей по созданию комфортной среды для проживания на территории сельского поселения «село Ковран».

Прогноз развития дорожной сети в сельском поселении «село Ковран» до 2037 года представлен в таблице 3.9.

Таблица 3.9

Прогнозные значения развития дорожной сети до 2037 года, км

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2027** | **2028-2037** |
| Вариант 1 | 6,002 | 6,002 | 6,002 | 6,002 | 6,002 | 7,002 | 7,002 |
| Вариант 2 | 6,002 | 6,002 | 6,002 | 7,002 | 7,002 | 7,002 | 7,002 |
| Вариант 3 | 6,002 | 6,002 | 7,002 | 7,002 | 7,002 | 7,002 | 7,002 |

* 1. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

Прогноз уровня автомобилизации на территории сельского поселения «село Ковран» основан на динамике зарегистрированных транспортных средств, прогнозных демографических показателях и сложившихся социально-экономических условиях.

В среднесрочной перспективе планируется небольшой рост автотранспорта.

Прогнозные значения уровня автомобилизации до 2037 года, представлены в табл. 3.10.

Таблица 3.10

Прогнозные значения уровня автомобилизации до 2037 года, ед.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2027** | **2028-2037** |
| Автотранспортных средств | 19 | 19 | 19 | 19 | 19 | 20 | 21 |

* 1. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Прогнозные значения показателей безопасности дорожного движения по сельскому поселению «село Ковран» до 2037 года представлены в таблице 3.11.

Таблица 3.11

Прогнозные значения показателей безопасности дорожного движения до 2037 года

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2027** | **2028-2037** |
| Число зарегистрированных ДТП | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Важным элементом повышения безопасности дорожного движения является развитие сервисов Интеллектуально-транспортных систем (ИТС).

Необходимость создания ИТС в настоящее время стало понятным и не вызывает сомнений. В связи с необходимостью достаточно значительных финансовых и временных затрат на создание ИТС актуальным является вопрос выбора приоритетных сервисов ИТС, которые дадут наибольший эффект для улучшения функционирования транспортных систем населенных пунктов, что в итоге и является главной целью создания ИТС.

ИТС должна решать следующие основные задачи:

* обеспечение повышения пропускной способности транспортной инфраструктуры;
* обеспечение снижения нагрузки на транспортную инфраструктуру от индивидуального и грузового автомобильного транспорта без ущерба для мобильности населения;
* повышение надежности и безопасности функционирования транспортного комплекса;
* повышение удобства пользования услугами транспортного комплекса.

Целью развития ИТС в среднесрочном периоде является создание и системная интеграция современных информационных и коммуникационных технологий и средств автоматизации с транспортной инфраструктурой, транспортными средствами и пользователями, ориентированной на повышение безопасности и эффективности

На территории сельского поселения «село Ковран» не целесообразно развивать ИТС, т.к. населенные пункты не имеют высокую интенсивность движения и загруженность дорог.

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

Увеличение транспортного потока как легкового, так и грузового автотранспорта негативно влияет на окружающую среду.

В соответствии с прогнозной динамикой изменения количества автотранспорта увеличение объема загрязнения окружающей среды отработавшими газами двигателей транспортных средств. Точное определение химического состава загрязняющих веществ не представляется возможным вследствие отсутствия на территории сельского поселения «село Ковран» стационарного поста по контролю за загрязнением атмосферного воздуха.

Учитывая мировой опыт в области охраны окружающей среды программой предусмотрен ряд организационно-распорядительных решений, который позволит значительно снизить негативное воздействие по видам транспорта:

1. Авиационный транспорт:

* в зоне взлета/посадки, коридоров воздушного движения запрещается строительство объектов транспортной инфраструктуры;
* с целью минимизации воздействия на верхние слои атмосферы и на воздушное воздействие исключается посадка сверхзвуковых самолетов;
* строительство вертолетных площадок по программам планируется с учетом санитарно-защитных зон с целью снижения шумового воздействия с учетом безопасного расстояния 300 метров.

1. Автомобильный транспорт:

* оборудование мест стоянок автомобилей соответствующими местами утилизации жидких и твердых бытовых отходов, что исключает попадание материалов в реку и загрязнение почвы в местах хранения автомобилей;
* с целью снижения выбросов в режиме холостого хода, износа дорожного покрытия, дорожной одежды предусмотрена реконструкция основных улиц, расширение и строительство новых дорог, что позволит значительно снизить негативное воздействие на окружающую среду;
* перевод транспорта на газомоторное топливо позволит значительно снизить загрязнение окружающей среды из-за применения двигателей внутреннего сгорания.

1. Речной транспорт:
   * поддержание причалов в нормативном состоянии позволит организовать судоходство с использованием экологически безопасных технологий и исключить попадание загрязняющих технологий в реку. С целью увеличения экологической надежности следует предусмотреть механизм утилизации жидкостей, стоков, на одном из причалов.
2. Пешеходное и велосипедное движение:

* ключевые места организации велосипедного движения проложены в местах рекреации вдали от промышленных зон и деловых кварталов, что позволит существенно уменьшить негативное воздействие на жителей сельского поселения.

Указанные выше предлагаемые мероприятия позволят при комплексном подходе значительно уменьшить возможное негативное воздействие на окружающую среду и здоровье населения.

Ключевым итоговым критерием негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения в населенных пунктах является расчетный показатель «индекс загрязнения атмосферы», который характеризует уровень длительного загрязнения воздуха и рассчитывается по значениям средних годовых концентраций пяти загрязняющих веществ. В связи с набирающей общемировой тенденцией перевода транспортных средств на газомоторное топливо в долгосрочной перспективе просматривается стабилизация тенденции и оценка прогнозируемого показателя, как «низкий».

1. **УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ВЫБОР ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА**

По итогам анализа и моделирования приведенного в разделе 3 следует, что наиболее оптимальным вариантом, гарантирующим наиболее полное использование возможностей транспортной инфраструктуры и гарантирующим максимальное удовлетворение потребностей населения, является Вариант 3.

Без развития транспортной инфраструктуры в районах точечной застройки, новых микрорайонов, будет нарастать дисбаланс транспортного спроса и транспортного предложения.

В таблице 4.1 представлены укрупнённые показатели вариантов развития транспортной инфраструктуры.

Таблица 4.1

Укрупнённые показатели развития транспортной инфраструктуры

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Показатель** | **Ед. изм.** | **Варианты развития** | | |
| **Вариант 3 (экономически обоснованный)** | **Вариант 2 (умеренно-оптимистичный)** | **Вариант 1 (базовый)** |
| 1 | Удельный вес дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции) | % | 5 | 50 | 80 |
| 2 | Общая протяженность дорог | км | 7,002 | 7,002 | 7,002 |

1. **ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**
   1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта
      1. Автомобильный транспорт

Мероприятия не предусматриваются.

* + 1. Водный транспорт

Мероприятия не предусматриваются.

* + 1. Воздушный транспорт

Мероприятия не предусматриваются.

* + 1. Железнодорожный транспорт

Мероприятия не предусматриваются.

* 1. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов

Таблица 5.1

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

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** |
|
| Строительство остановочных комплексов, 1 ед. | 2019 г. |

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

Мероприятия не предусматриваются.

* 1. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Таблица 5.2

| **Мероприятие** | **Планируемые сроки** |
| --- | --- |
|
| Строительство тротуаров ул. 50 лет Октября | 2019 |
| Строительство тротуаров ул. 50 лет Октября | 2020 |

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

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

* 1. Мероприятия по развитию сети дорог

В целях повышения качественного уровня дорог сельского поселения «село Ковран», снижения уровня аварийности, связанной с состоянием дорожного покрытия и доступности территорий перспективной застройки, предлагается в период действия программы реализовать следующий комплекс мероприятий по проектированию, строительству и реконструкции дорог сельского поселения, таблица 5.3.

Таблица 5.3

Мероприятия по развитию сети дорог

| **Мероприятие** | **Планируемые сроки** |
| --- | --- |
|
| Ремонт автодороги ул. Рябикова | 2018 |
| Реконструкция дороги ул. Поротова | 2021 |
| Реконструкция дороги ул. Матросова | 2022 |
| Реконструкция дороги ул. Чубарова | 2023 |
| Реконструкция дороги ул. Чубарова | 2024 |
| Реконструкция дороги ул. Рябикова | 2025 |
| Реконструкция дороги ул. 50 лет Октября | 2019-2020 |
| Капитального ремонт дороги 500м до вертолетной площадки | 2019 |
| Строительство дороги до полигона твердо-бытовых отходов 1000м | 2020 |

1. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
   1. Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков

Таблица 6.1

Мероприятия по организации дорожного движения

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** |
|
| Приобретение и установка дорожных знаков | 2018-2021 |
| Дислокация дорожных знаков | 2019-2021 |

* 1. Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем

На сегодняшний день мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем натерритории сельского поселения «село Ковран»непланируются ввиду их нецелесообразности.

* 1. Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения

Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения не планируются.

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

Таблица 6.2

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

| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** |
| --- | --- |
|
| Актуализация программы комплексного развития транспортной инфраструктуры | 2021-2037 |
| Мониторинг реализации программы | 2018-2037 |

1. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Финансирование мероприятий Программы может осуществляться за счет средств Федерального, окружного, районного, местного бюджетови с привлечением средств внебюджетных источников.

Таблица 7.1

Оценка объемов и источников финансирования мероприятий

| **Мероприятия** | **Источник финансирования** | **Объем капитальных вложений, тыс. руб.** | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ИТОГО** | | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2027** | **2028-2037** |
| **Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта:** | | | | | | | | | |
| Мероприятия не предусматриваются |  |  | |  |  |  |  |  |  |
| **Мероприятия по развитию транспорта общего пользования** | | | | | | | | | |
| Строительство остановочных комплексов, 1 ед. | Бюджет сельского поселения | 40 | |  | 40 |  |  |  |  |
| **Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта** | | | | | | | | | |
| Мероприятия не предусматриваются |  |  | |  |  |  |  |  |  |
| **Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения** | | | | | | | | | |
| Строительство тротуаров ул. 50 лет Октября | Бюджет сельского поселения | 2702,34 | |  | 2702,3 |  |  |  |  |
| Строительство тротуаров ул. 50 лет Октября | Бюджет сельского поселения | 2702,34 | |  |  | 2702,3 |  |  |  |
| **Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб** | | | | | | | | | |
| Мероприятия не предусматриваются |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Мероприятия по развитию сети дорог** | | | | | | | | | |
| Ремонт автодороги ул. Рябикова | Бюджет сельского поселения | 648 | | 648 |  |  |  |  |  |
| Реконструкция дороги ул. Поротова | Бюджет сельского поселения | 2394 | |  |  |  | 2394 |  |  |
| Реконструкция дороги ул. Матросова | Бюджет сельского поселения | 2543 | |  |  |  |  | 2543 |  |
| Реконструкция дороги ул. Чубарова | Бюджет сельского поселения | 2950 | |  |  |  |  | 2950 |  |
| Реконструкция дороги ул. Чубарова | Бюджет сельского поселения | 1500 | |  |  |  |  | 1500 |  |
| Реконструкция дороги ул. Рябикова | Бюджет сельского поселения | 5000 | |  |  |  |  | 5000 |  |
| Реконструкция дороги ул. 50 лет Октября | Бюджет сельского поселения | 7000 | |  | 7000 |  |  |  |  |
| Капитального ремонт дороги 500м до вертолетной площадки | Бюджет сельского поселения | 4000 | |  | 4000 |  |  |  |  |
| Строительство дороги до полигона твердо-бытовых отходов 1000м | Бюджет сельского поселения | 10000 | |  |  | 10000 |  |  |  |
| **Мероприятия по организации дорожного движения** | | | | | | | | | |
| Приобретение и установка дорожных знаков | Бюджет сельского поселения | 50 | | 50 |  |  |  |  |  |
| Дислокация дорожных знаков | Бюджет сельского поселения | 60 | |  | 60 |  |  |  |  |
| **Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем** | | | | | | | | | |
| Мероприятия не предусматриваются |  |  | |  |  |  |  |  |  |
| **Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения** | | | | | | | | | |
| Мероприятия не предусматриваются |  |  | |  |  |  |  |  |  |
| **Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности** | | | | | | | | | |
| Актуализация программы комплексного развития транспортной инфраструктуры | Бюджет сельского поселения | 100 | |  |  | 30 |  | 35 | 35 |
| Мониторинг реализации программы |  |  | |  |  |  |  |  |  |
| **ИТОГО** | | **41689,68** | | **698** | **13802,3** | **12732,3** | **2394** | **12028** | **35** |

Примечание: объем инвестиций необходимо уточнять по факту принятия решения о строительстве, реконструкции или ремонте каждого объекта в индивидуальном порядке, кроме того объем средств будет уточняться после доведения лимитов бюджетных обязательств из бюджетов всех уровней на очередной финансовый год и плановый период.

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

Цель программы – обеспечение нормативного соответствия и надежности функционирования транспортных систем, способствующих комфортным и безопасным условиям для проживания людей.

Таблица 8.1

Оценка эффективности мероприятий

| **Мероприятия** | **Наименование индикатора** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022-2027** | **2028-2037** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| а) мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры – авиационный транспорт | Число вертолетных площадок, ед. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Количество взлетно-посадочных полос, ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество аэропортов, ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| б) мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов | Число вокзалов | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Число остановочных площадок | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Железнодорожных станций | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| в) мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства | Парковочное пространство, мест | - | - | - | - | - | - | - |
| г) мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения | Доля пешеходных переходов, дорожек, тротуаров, соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения | 0 | 0 | 2 | 3 | 5 | 10 | 30 |
| Число велодорожек | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Велосипедное движение, число пунктов хранения велосипедов, ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| д) мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб | Число мест стоянок большегрузного транспорта | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Число мест стоянок транспорта коммунальных служб | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Число мест стоянок транспорта дорожных служб | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| е) мероприятия по развитию сети дорог поселения | Развитие сети дорог, км | 6,002 | 6,002 | 7,002 | 7,002 | 7,002 | 7,002 | 7,002 |
| ж) комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков | Число зарегистрированных ДТП | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| з) мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем | Число внедренных ИТС | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| и) мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта – сегмент речной транспорт | Число причалов | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Лодочная станция | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Число дебаркадеры (устанавливаются на период навигации) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

1. **ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ «СЕЛО КОВРАН»**

В рамках реализации настоящей программы не предполагается проведение институциональных преобразований, структура управления, а также характер взаимосвязей при осуществлении деятельности в сфере проектирования, строительства, 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».

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона «О внесении изменений в градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» №456-ФЗ от 29 декабря 2014 года, при наличии генеральных планов поселений, генеральных планов городских округов, утвержденных до дня вступления в силу настоящего Федерального закона, не позднее 25 июня 2016 года должны быть разработаны и утверждены программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов.

В целях информационной открытости программа «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры сельского поселения «село Ковран»Тигильского муниципального районаКамчатского краядо 2037 года» подлежит размещению на официальном портале органов местного самоуправления сельского поселения «село Ковран»в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

***Организация контроля за реализацией программы***

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

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

Главным распорядителем бюджетных средств, предусмотренных на реализацию мероприятий Программы (муниципальным заказчиком), является администрация сельского поселения «село Ковран».

Управление реализацией Программы является администрация сельского поселения «село Ковран».

Координатором реализации Программы является администрация сельского поселения «село Ковран», которая осуществляет текущее управление программой, мониторинг и подготовку ежегодного отчета об исполнении Программы.

Координатор Программы является ответственным за реализацию Программы.

Контроль выполнения программных мероприятий, подготовки бюджетной заявки по финансированию предусмотренных программой мероприятий на каждый год, уточнению затрат по направлениям программы, срокам их реализации, составу исполнителей в соответствии с результатами выполнения программных мероприятий за год, подготовке годового отчета о ходе реализации программы и эффективности использования бюджетных средств возлагаются на администрацию сельского поселения «село Ковран».

Прекращение или изменение настоящей муниципальной программы производиться на основании соответствующего постановления администрации сельского поселения «село Ковран».

***Механизм обновления программы и внесения изменений***

В процессе реализации Программы мероприятия по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры могут корректироваться и дополняться в зависимости от складывающейся ситуации, изменения внутренних и внешних условий.

По ежегодным результатам мониторинга осуществляется своевременная корректировка Программы. Решение о корректировке Программы принимается администрацией сельского поселения «село Ковран»по итогам ежегодного рассмотрения отчета о ходе реализации Программы или по представлению Главы администрации сельского поселения «село Ковран».