



ЭКОКОНСАЛТ

Центр муниципальной
экономики и экологии

**Программа комплексного развития
транспортной инфраструктуры
муниципального образования «Коношское»
Коношского муниципального района
Архангельской области на период 2017 - 2035 годы**

ekokonsalt.ru

Ставрополь, 2017 г.

Приложение
к постановлению Администрации
городского поселения «Коношское»
Коношского муниципального района
Архангельской области
«26» __мая__ 2017 г. №_20_

**Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры
муниципального образования «Коношское»
Коношского муниципального района Архангельской области на
период 2017 - 2035 годы**

Оглавление

1.	Паспорт программы	7
2.	Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры	10
2.1	Анализ положения Коношского городского поселения в структуре пространственной организации Российской Федерации, а также положения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации	10
2.2	Социально-экономическая и градостроительная характеристика Коношского городского поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса	12
2.3	Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта	20
2.4	Характеристика сети дорог Коношского городского поселения, параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузку от автомобильного транспорта и экономические потери), оценка качества содержания дорог	24
2.5	Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Коношском городском поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами)	31
2.6	Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока	34
2.7	Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения	41
2.8	Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств	43
2.9	Анализ уровня безопасности дорожного движения	44
2.10	Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения	46
2.11	Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения	47
2.12	Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения	49
2.13	Оценка финансирования транспортной инфраструктуры	51
3	Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения	54

3.1	Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения	54
3.2	Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения	59
3.3	Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта	59
3.4	Прогноз развития дорожной сети поселения	60
3.5	Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения	60
3.6	Прогноз показателей безопасности дорожного движения	62
3.7	Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения	63
4	Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненную оценку по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта	65
5	Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	66
5.1	Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта	66
5.2	Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов	66
5.3	Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства	67
5.4	Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения	69
5.5	Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб	69
5.6	Мероприятия по организации дорожного движения Коношского городского поселения	70
5.7	Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем	71
5.8	Мероприятия по развитию сети дорог поселения	75
5.9	Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения	76
5.10	Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности	78
5.11	Предложения по очередности мероприятий	80

6	Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Коношского городского поселения	82
7	Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Коношского городского поселения	88
8	Предложения по совершенствованию обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Коношского городского поселения	94

Введение

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа - документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, который предусмотрен также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования, планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Реализация программы должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения, городского округа в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

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

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

- демографическое развитие;
- перспективное строительство;
- состояние транспортной инфраструктуры.

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

- обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее субъекты экономической деятельности) на территории муниципального образования;
- обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;
- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования;
- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с

градостроительной деятельностью в муниципальном образовании;

- обеспечение условий для управления транспортным спросом;
- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;
- создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
- условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

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

1. Паспорт программы

Наименование Программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Коношское» Коношского муниципального района Архангельской области на период 2017 - 2035 годы
Основание для разработки Программы	<p>Правовыми основаниями для разработки Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры являются:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Федеральный закон от 06.10.2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; 2. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 года №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».
Заказчик Программы	<p>Администрация муниципального образования «Коношское»</p> <p>Местоположение: 164010, Архангельская область, Коношский район, пос. Коноша, пр. Октябрьский, д. 19</p>
Разработчик Программы	<p>Общество с ограниченной ответственностью «Экоконсалт»</p> <p>Местоположение: 355000, Ставропольский край, г. Ставрополь, ул. Голенева, д. 21</p>
Цели и задачи Программы	<p>Цели Программы:</p> <ul style="list-style-type: none"> – развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике; – повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения; – повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы; – создание условий для управления транспортным спросом. <p>Задачи Программы:</p> <ul style="list-style-type: none"> – увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям; – повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения; – обеспечение устойчивого функционирования автомобильных дорог местного значения; – увеличение количества стоянок для автотранспорта, создание условий для парковок автомобилей в установленных местах, освобождение придомовых территорий, пешеходных зон

	<p>от автомобилей;</p> <ul style="list-style-type: none"> – создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам; – создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения.
Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры поселения	<ul style="list-style-type: none"> – Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения; – Реализация мероприятий программы; – Уровень надежности существующих объектов; – Общая протяженность улично-дорожной сети.
Сроки и этапы реализации Программы	<p>Мероприятия Программы охватывают срок с 2017 по 2035 годы.</p> <p>Этапы реализации Программы:</p> <p>1 этап: 2017-2021 гг.;</p> <p>2 этап: 2022-2026 гг.;</p> <p>3 этап: 2027-2035 гг.</p>
Укрупненное описание запланированных мероприятий Программы	<p>Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий:</p> <p>1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, а также других объектов транспортной инфраструктуры.</p> <p>Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.</p> <p>2. Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.</p> <p>Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.</p> <p>3. Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.</p> <p>Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их</p>

	<p>транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.</p> <p>4. Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.</p> <p>Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному.</p> <p>5. Мероприятия по организации дорожного движения.</p> <p>Реализация мероприятий позволит повысить уровень качества и безопасности транспортного обслуживания населения.</p> <p>6. Мероприятия по ремонту и строительству пешеходных и велосипедных дорожек.</p> <p>Реализация мероприятий позволит повысить качество велосипедного и пешеходного передвижения населения.</p>
<p>Объемы и источники финансирования Программы</p>	<p>Общий объем финансирования Программы составляет в 2017 – 2035 годах – 834891,3 тыс. рублей за счет бюджетных средств разных уровней и привлечения внебюджетных источников.</p> <p>Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2017 – 2035 годов, могут быть уточнены при формировании проекта местного бюджета.</p> <p>Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год. Все суммы показаны в ценах соответствующего периода.</p>

2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

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

Городское поселение «Коношское» административно и территориально входит в состав Коношского муниципального района Архангельской области и располагается в южной его части. Кроме него в состав поселений района (всего - 8) входят Волошское, Вохтомское, Подюжское, Тавреньгское, Мирный, Ерцевское, Климовское сельские поселения.

Рисунок 1

Территориальное расположение Коношского городского поселения на карте Коношского муниципального района



Внутри территории Коношского муниципального района границы городского поселения «Коношское» проходят смежно:

- на юге – по границе с территорией Вологодской области;
- на востоке – по границе с территорией Тавреньгского сельского поселения;
- на северо-западе – по границе с территорией Мирного сельского поселения;
- на юго-западе – по границе с территорией Ерцевского сельского поселения

- на севере – по границе с территорией Вохтомского сельского поселения;
- северо-востоке – по границе с территорией Подюжского сельского поселения;
- на юге – по границе с территорией Вологодской области.

Площадь территории городского поселения составляет 848,9 км² или 84 890 га, что составляет от площади Коношского муниципального района (845 900 га) – 10,0 %.

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 г. №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» и Законом Архангельской области от 23.09.2004 г. №258-ОЗ «О статусе и границах территорий муниципальных образований в Архангельской области» административным центром поселения является п. Коноша, который наряду с этим также является центром Коношского муниципального района и главным опорным, организующим центром расселения, с населением 11 789 чел. (93,4 % от общего населения поселения). Поселок расположен приблизительно в 650 км от г. Архангельск.

В границах поселения расположены: один (1) поселок городского типа (п. Коноша) и двадцать один (21) сельский населенный пункт (д. Валдеево, п. Вересово, д. Верхняя, д. Даниловская, п. Заречный, д. Зеленая, д. Избное, п. Колфонд, д. Кремлево, д. Кузьминская, д. Лычное, д. Мотылево, д. Норинская, д. Пархачевская, д. Паунинская, д. Темная, д. Толстая, д. Тундриха, д. Харламовская, д. Чублак, п. Ширыхановский).

Координаты местоположения Коношского городского поселения 60°58'00" северной широты, 40°14'00" восточной долготы, часовой пояс UTC +3.

Общая численность постоянного населения МО «Коношское» на начало 2017 года - 12614 человек (52,66 % от общей численности постоянного населения Коношского района).

Территория расположена в атлантико-арктической области умеренного пояса.

Гидрографическая сеть поселка представлена верховьями рек Вель, Кубены, Вотчица, верховьями ручьев Травницей и Горишницей, небольшими озерами Верхним (площадь зеркала около 0,5км²), Нижним (площадь зеркала 0,4 км²), Коношским (площадь зеркала 0,13 км²). Режим водных объектов не изучен. По аналогии с изученными на близлежащей территории они имеют преимущественно снеговое питание. Водный режим характеризуется высоким весенним половодьем и низкой зимней меженью.

Климат формируется в условиях малого количества солнечной радиации зимой, под влиянием северных морей и интенсивного западного переноса, обеспечивающего вынос влажных морских масс воздуха с Атлантического океана (летом – холодного, зимой – теплого), а также под влиянием местных физико-географических особенностей территории.

Сложное взаимодействие климатообразующих факторов определяют своеобразие режима каждого климатического элемента – температуры воздуха и почв, атмосферных осадков, ветра, облачности и др.

Климат района умеренно-континентальный, теплообеспеченность – умеренно-прохладная. Суровость зимы смягчают влажные ветры с Атлантики, часто дело доходит до оттепелей. Лето прохладное и дождливое.

Продолжительность периода с температурой воздуха выше 10оС составляет 105-110 дней. Среднегодовая температура равна +2,2оС, самым теплым был 2001 год – +2,6оС, а самым холодным – 1982 год – +1,2оС. Абсолютный максимум достиг +36оС, а абсолютный минимум – - 45оС. Средняя температура января составляет – -12,7оС, июля – +18оС. Весна затяжная с неустойчивыми температурами. Осень – продолжительная, с ненастной погодой. Даты начала и конца сезонов условны и меняются из года в год. Астрономическая длительность весны – 92,8 суток, лета – 93,6 суток, осени – 89,8 суток и зимы – 89 суток.

Особенности распределения осадков по территории в известной мере определяются рельефом. На наветренных склонах возвышенностей происходит увеличение количества осадков, а на подветренных – их уменьшение. Так, на наветренных склонах Коношско-Няндомской возвышенности выпадает до 750-780 мм осадков.

Среднегодовая сумма осадков составляет 763,7мм. Самым влажным стал 2003 год – 841мм, а самым сухим 1961 год – 684,4 мм. Среднее число дней с осадками – 210. Высота снежного покрова: средняя – 65см, наибольшего – 90 см, наименьшего – 55см. Снежный покров в среднем сходит 24 апреля, самый ранний – 4 апреля, самый поздний – 7 мая. Вскрытие рек в районе начинается 22 апреля со средней продолжительностью половодья 14 дней.

Среднегодовая скорость ветра составляет 3,6 м/сек. В розе ветров зимой преобладают юго-западные направления, а летом – северные.

Географическое распределение различных направлений ветра и его скоростей определяется сезонным состоянием поля атмосферного давления.

В целом климатические условия благоприятны для жилищного строительства и относительно благоприятны для развития сельского хозяйства, рекреации и туризма.

2.2 Социально-экономическая и градостроительная характеристика Коношского городского поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

Административный центр поселения – п. Коноша является, одновременно, центром Коношского муниципального района и главным опорным, организующим центром расселения и системы межселенного культурно-бытового обслуживания населения на районном и поселенческом (низовом) уровне.

Площадь Коношского муниципального района по сведениям о наличии и распределении земель по состоянию на 01.01.2012 г. (форма статистической информации № 22 – 2) составляет 845 900 га (8 459,0 кв. км) или 1,4 % от территории Архангельской области

Земельный фонд поселения составляет 84 9800 га (848,9 кв. км) или 10,0 % от территории района.

Распределение земель по целевому назначению имеет в районе (так же, как и в области) яркую специфику, в том, что на долю земель сельскохозяйственного приходится около 1,0 %; достаточно значительную часть занимают земли лесного фонда.

Земли населенных пунктов составляют в поселении 2 583,4 га или 3,04 % от территории поселения.

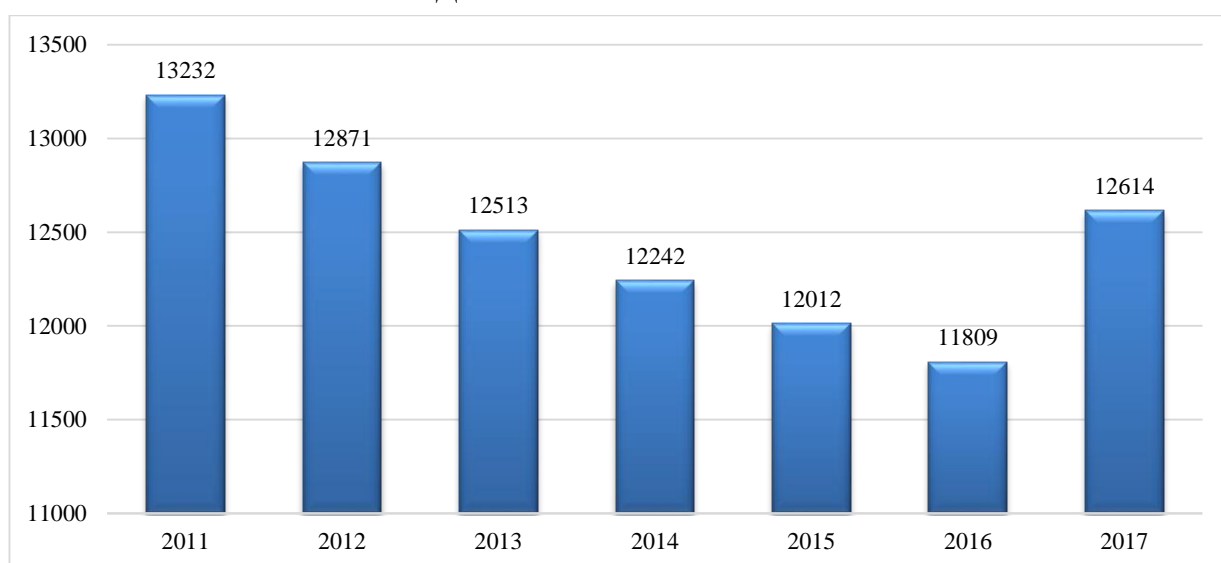
Таблица 1

Динамика численности населения

Наименование	Численность населения по годам						
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
МО «Коношское»	13 232	12 871	12 513	12 242	12 012	11 809	12 614

Рисунок 2

Динамика численности населения



Соотношение мужчин и женщин составляет, приблизительно, 49,0 % и 51,0 % (преобладает женское население).

Национальный состав населения сравнительно однороден. Большая часть приходится на долю русских (около 95 %), помимо встречаются такие национальности как украинцы, белорусы, ненцы, коми и другие.

Средняя продолжительность жизни населения поселения составляет 67,5 года: мужчины – 62,5 года; женщины – 72,2 года. Преобладание женщин сохраняется в силу более ранней смертности мужчин.

К основным целям и задачам в области демографической политики можно отнести:

- повышение рождаемости, снижение уровня смертности, укрепление семьи, здоровья, стимулирование квалифицированной трудовой миграции и, как следствие, стабилизация численности населения и создание предпосылок для демографического роста;
- стимулированию рождаемости будет способствовать укрепление института семьи, повышение легитимности брачности, рост благосостояния населения, организация

социальной защиты и материальной помощи молодым, многодетным и малообеспеченным семьям;

- в области снижения смертности основные направления должны быть связаны с предупреждением и снижением материнской и младенческой смертности, увеличением продолжительности жизни за счёт сокращения летальных исходов населения трудоспособного возраста от предотвратимых причин, улучшением качества жизни, созданием условий для укрепления здоровья и здорового образа жизни.

В решении задачи оптимизации численности населения для обеспечения стабильности и устойчивости социально-экономического развития важное значение имеет учёт трудовых ресурсов, а особенно занятых, постоянно проживающих и работающих на территории.

Трудовые ресурсы формируются из лиц трудоспособного населения в трудоспособном возрасте, лиц старших возрастов и подростков, занятых в экономике.

Численность трудоспособного населения в поселении составляет 6,6 тыс. чел., что составляет 50,3 % от населения поселения.

Численность занятых в экономике поселения распределяется следующим образом:

Численность занятых в экономике – в том числе:	4,9 тыс. чел., 37,4 % от общей численности населения поселения:
- сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство	- 0,1 тыс. чел;
- обрабатывающие производства	- 0,5 тыс. чел;
- ЖКХ	- 0,1 тыс. чел;
- строительство	- 0,5 тыс. чел;
- торговля	- 0,1 тыс. чел;
- образование	- 0,5 тыс. чел;
- здравоохранение	- 0,2 тыс. чел;
- другие отрасли	- 2,6 тыс. чел.

К основным видам деятельности в поселении относятся обрабатывающие производства, строительство и образование (около 10,0 %), также около 5,0 % занято в сфере здравоохранения.

Численность безработных в поселении составляет 233 чел. (или 1,8 % от численности населения поселения).

Среднестатистические показатели по РФ свидетельствуют, что 10-12 % населения в трудоспособном возрасте заняты по месту жительства индивидуальным трудом и работает по найму у отдельных граждан, включая занятых в домашнем хозяйстве производством товаров и услуг для реализации.

Доля таких лиц в поселении может составлять около 0,7 тыс. чел. (12 % от населения в трудоспособном возрасте).

Таким образом, доля маятниковой миграции среди населения в трудоспособном возрасте (с производственными, образовательными и иными целями) в поселении

составляет около 0,9 тыс. чел. (6,6 % от населения поселения).

Главными промышленными отраслями Коношского городского поселения являются лесная и деревообрабатывающая, основные функционирующие предприятия лесозаготовительные и лесопильные. В 2012 году было произведено продукции на 60,0 млн. руб., что в среднем составляет 62% от общего объема произведенных товаров и услуг. На территории поселения насчитывается более 16 пунктов переработки древесины, принадлежащих индивидуальным предпринимателям и крестьянским хозяйствам.

Основной отраслью сельскохозяйственного производства является молочно-мясное животноводство, птицеводство. В составе посевных площадей преобладают посевные культуры, в меньшей степени развито картофелеводство и овощеводство.

Наибольший оборот, а также прирост оборота в рабочем поселке Коноша происходит за счет третичного сектора экономики, а именно: торговли и системы культурно-бытового обслуживания, емкость которых формируется на основе сбалансированного спроса и предложения на данные виды услуг. Рынок бытовых услуг востребован населением МО «Коношское» и несет социальную нагрузку преимущественно в отношении малообеспеченных слоев населения. Дислокация предприятий бытового обслуживания МО «Коношское» по состоянию на 01.01.2017 г. представлена в таблице 2.

Таблица 2

Дислокация предприятий бытового обслуживания МО «Коношское»

№	Полное наименование предприятия	Юридический адрес, ФИО руководителя организации	Форма собственности (госуд, муниц, частная, смешанная)	Площадь занимаемого помещения, вид собств. в кв. м.(частная, аренда, собственник аренд.)	Вид предоставляемой бытовой услуги согласно ОКУН
1	«Локон»	п. Коноша пр. Октябрьский, д.19 ИП Вахрамеева Л.Ф	Частная	65,5 Аренда МО «Коношское»	Услуги салонов красоты и парикмахерских
2.	«Престиж»	п. Коноша пр. Октябрьский, д.11 ИП Иванова В.С.	Частная	62 собственность	Услуги салонов красоты и парикмахерских
3.	«Шарм»	п. Коноша ул. Театральная, д.36 ИП Бова Р.А.	Частная	70 собственность	Услуги салонов красоты и парикмахерских
4.	«Каприз»	п. Коноша ул. Речная, д.15 ИП Моисеева	Частная	16 Аренда МУП «Коношское»	Услуги салонов красоты и парикмахерских

		А.В.		благоустройст во»	
5.	«Лилия»	п. Коноша пр. Октябрьский, 19 ИП Тарбаева Н.А.	Частная	47,5 Аренда МО «Коношское»	Услуги салонов красоты и парикмахерских
6.	Парикмахерск ая	п. Коноша ул. Советская, д.116 ИП Кононова Н.	Частная	15 Аренда Коношское райПО	Услуги салонов красоты и парикмахерских
7.	«Татьяна»	п.Коноша пр.Октябрьский, д.17 «б» ИП Бенца Т.	Частная	13 Аренда ИП Ионина О.Н.	Услуги салонов красоты и парикмахерских
8.	«Фотосалон»	п. Коноша пр. Октябрьский, д.19 ИП Хрусталёва Е.В.	Частная	40 Аренда МО «Коношское»	Фотоуслуги
9.	Ателье «Мечта»	п. Коноша ул. Октябрьский, д.25 ИП Баженова О.В.	Частная	27,8 Аренда ИП Федорова Л.В.	Пошив одежды
10.	ИП Зебрева Н.В. «Модница»	п. Коноша пр. Октябрьский, д.19	Частная	30 Аренда МО «Коношское»	Пошив одежды
11.	МУП «Коношское благоустройст во»	п. Коноша ул. Речная, д.15	муниципаль ная	8929 193 184,6	Услуги бани
12.	МУП «Коношское благоустройст во»	п. Коноша-2 ул. Строителей, 7	муниципаль ная	-	Услуги бани
13.	ИП Курилов Е.В.	п. Коноша ул. Рабочая, 2	Частная	56 кв. м. – общая 10 м. 16В.	Услуги сауны
14.	«Реккон»	п. Коноша пр. Октябрьский, 19	Частная	40 Частная	Рекламное агентство

15.	Ритуал – сервис	п. Коноша ул. Советская, д.66 И.п. Пантюшин В.А.	Частная	80 частная	Ритуальные услуги
16.	«Никрополь»	п. Коноша И.П. Кирчата И.Н. Пр. Октябрьский, д.21	Частная	80 аренда	Ритуальные услуги
17.	«Ангел»	п. Коноша ул. Пионерская, д.1	Частная	40 Аренда	Ритуальные услуги
18.	«Техно-сервис»	п. Коноша пр. Октябрьский, д.2-е	Частная	43,8 аренда	Ремонт автотранспортн ых средств
19.	ИП Якшин Ф.И.	п. Коноша ул. Совхозная	Частная	40 частная	Ремонт автотранспортн ых средств
20.	ИП Баженов К.В.	п. Коноша ул. Советская, д.116	Частная	15 Частная	Ремонт автотранспортн ых средств
21.	ИП Сметана А.Д.	п.Коноша пр.Октябрьский, д.108 «а»	Частная	50 Частная	Ремонт автотранспортн ых средств
22.	ИП Бакушин М.В.	п.Коноша ул.Советская, д.4, стр.1	Частная	? Частная	Ремонт автотранспортн ых средств
23.	«Стройград»	п. Коноша, ул. Советская,1	Частная	40 Частная	Установка пластиковых стеклопакетов
24.	Коношская мебельная фабрика	п. Коноша, ул. Западная, д.2/2 (СХТ) ИП Сосновский	Частная	250	Изготовление мебели
25.	КИЗ «Солнечный»	п. Коноша Богданова Н.В.	Частная	-	Ремонт, строительство жилья и других построек
26.	ИП Чистяков	п. Коноша пр. Октябрьский, 108 а	Частная	50 Частная	Ремонт, строительство жилья и других построек
27.	ИП Чистяков	п. Коноша пр. Октябрьский, 108 а	Частная	- Частная	Услуги техники

28.	ООО «Стройсервис»	п. Коноша пр. Октябрьский, 108 а	Частная	70 частная	Ремонт, строительство жилья и других построек
29.	ООО «Стройсервис»	п. Коноша пр. Октябрьский, 108 а	Частная	- частная	Услуги техники
30.	Ремонт компьютеров (ИП Александров)	п. Коноша, пр. Октябрьский, д.55	Частная	20	Ремонт компьютеров
31.	Ремонт компьютеров Бова А.Г.	п. Коноша ул. Садовая, 2б	Частная	45 Аренда	Установка, переустановка систем, программного обеспечения
32.	Сервис «Коноша-Юго- Запад»	п. Коноша, ул. Западная, д.2/2 (СХТ) ИП Сосновский	Частная	100 частная	Шиномонтаж, автомойка,
33.	Ремонт обуви	п. Коноша, ул. Театральная, 23 ИП Оганесян М.М	Частная	14,3 частная	Ремонт обуви
34.	Обувная мастерская	п. Коноша пер. Почтовый, 4	Частная	10,3	Ремонт обуви
35.	Сервис «Коноша-Юго- Запад»	п. Коноша, ул. Западная, д.2/2 (СХТ) ИП Сосновский	Частная	68 частная	Гостиница
36.	Міхх Гостиница – хостел Коноша	п.Коноша ул.Первомайская, д.44 ИП Лебедев В.В.	Частная	1200 Частная	Гостиница
37.	ООО «Велес Коноша»	п. Коноша Ул. Советская, д.29	Частная	609,6 Аренда ООО «Велес»	Гостиница 29м
38.	ООО «Онлайн- Север» Хайдуков И.А.	п. Коноша ул. Вокзальная, д.10	-	16,45	Услуга предоставления интернета
39.	Центр красоты и здоровья «Гармония» ИП Савинова	п. Коноша, пр. Октябрьский, д.21	Частная	74 аренда	Услуги салонов красоты и парикмахерских

Потребительский рынок Коношского городского поселения активно развивается, быстро реагирует на изменения уровня жизни населения и требования, предъявляемые потребителями. Благоприятная экономическая конъюнктура, существовавшая последние годы, устойчивый рост реальной заработной платы способствовали ускоренному развитию сферы торговли и услуг. Торговля является одним из источников поступления денежных средств в местный бюджет, выполняет социальные задачи, формирует основы стабильности экономики области. Кроме того, строительство, реконструкция и модернизация объектов торговли, внедрение новых форм обслуживания, гибкая ценовая политика, бесперебойные поставки позволяют в полной мере удовлетворить потребительский спрос на товары и услуги массового производства.

В Схеме территориального планирования Архангельской области выделяются пункты с устойчивым социально-экономическим развитием, для создания в них центров по переработке сельскохозяйственной продукции. К таким относится п. Коноша.

Отнесение населённых пунктов центрам переработки сельскохозяйственной продукции определяется, в первую очередь, ориентацией на межмуниципальный рынок сбыта, наличием ёмкого местного рынка потребления, сложившейся производственной инфраструктурой и специализацией.

К основным мероприятиям по развитию экономической деятельности на территории МО «Коношское» относятся:

- сохранение и развитие экономического потенциала поселения на основе функционирующего сейчас КФХ Р. Г. Осипяна и строительства нового животноводческого комплекса СПК «Коноша» на 460 голов;
- строительство лесоперерабатывающего цеха до 10 тыс. куб. м. в год в п. Коноша;
- сохранения и развитие с учетом нового строительства и реконструкции автодорог на территории поселения экономического потенциала дорожно-ремонтного потенциала;
- строительство новых промышленных и коммунальных предприятий предлагается развивать на существующих промышленных и коммунальных площадках в настоящее время не функционирующих предприятий;
- модернизацию действующих предприятий предлагается осуществлять в пределах территорий этих предприятий, или при обосновании за счет примыкающих резервных территорий, предусмотренных для промышленности, при их наличии;
- интенсификацию использования и повышение плотности застройки сохраняемых производственных территорий; строительство там объектов научно-производственной, деловой, торговой, сфер деятельности. Модернизацию промышленных предприятий на основе применения новейших технологий и современного оборудования при совершенствовании функционально-планировочной организации сохраняемых производственных зон. Комплексное благоустройство, озеленение производственных

территорий, улучшение состояния окружающей среды, обеспечение на действующих предприятиях требований экологических нормативов, сокращение разрешенных санитарно-защитных зон;

- развитие зоны производственно-коммунальных объектов предлагается сосредоточить в северо-западной, юго-западной части поселения на территориях, примыкающих к железной дороге, в юго-восточной части, примыкающей к автомобильному направлению на Вельск. Данное направление формирования застройки позволяет обеспечить планомерно-последовательное развитие всей сопутствующей транспортной и инженерной инфраструктур, а также имеет территориальный резерв для развития его за пределами расчетного срока действия генерального плана.

2.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Транспортная сеть МО «Коношское» характеризуется наличием комплекса межрегиональных, межмуниципальных и внутрирайонных транспортных связей, включает в себя воздушное, железнодорожное и автомобильное сообщения.

Таблица 3

Транспортная удаленность п.Коноша – административного центра муниципального образования «Коношский муниципальный район»

Наименование транспортного узла	Расстояние (км.)
От ближайшей ж/д станции	0
От ближайшего аэропорта	260
От райцентра (автодорога)	0
От областного центра (автодорога)	598
От ближайшего речного порта (причала)	430

Железнодорожный транспорт

Наиболее востребованным видом транспорта является железнодорожное сообщение, на его долю приходится около 75% всех грузовых и пассажирских перевозок.

В пределах рабочего поселка Коноша располагается крупный железнодорожный узел «Коноша-1» - участковая станция первого класса Северной железной дороги, начальный пункт Печорской железнодорожной магистрали и станция «Коноша-2» - участковая станция первого класса, расположенная в 3,5 км к северо-востоку от поселка на начальном участке железнодорожной линии «Котлас». Таким образом, железнодорожное сообщение осуществляется по двум направлениям: Архангельское и Сольвычегодское:

- Москва – Архангельск, ориентированная в меридиональном направлении через Вологодскую область, станции Коноша I, Нядома, Плесецкая, Обозерская. От линии отходят тупиковые ветви Исакогорка, Северодвинск, Нёнокса.

- Москва – Воркута, по линии Москва – Архангельск в восточном направлении проложено ответвление от ст. Коноша I в сторону Котлас – Сольвычегодск до границы с республикой Коми; от линии отходит тупиковая ветка на город Великий Устюг. В Котласе осуществлено стыкование с магистральной меридиональной линией Киров-Котлас.

Кроме того, организовано пригородное сообщение через Вологодское отделение Северной железной дороги: Котлас-Коноша-Вологда, Коноша-Котлас-Микунь, Коноша-Вожега.

Авиасообщение

В поселке Коноша на территории ГБУЗ АО «Коношская ЦРБ» расположена вертолетная площадка, которая позволяет обеспечить взлет и посадку медицинских спецбортов с экстренными или тяжелыми пациентами.

Автомобильный транспорт

По территории поселения проходят участки автодорог регионального значения:

- автодорога Няндомы – Коноша – Вожега, которая связывает между собой Няндомский и Коношский районы и осуществляет кратчайший выход юго-западных районов области к Вологде;

- автодорога Коноша – Вельск – Шангалы обеспечивает подключение к автодороге федерального значения М-8 «Холмогоры» и к общей автодорожной сети области. А также дороги местного значения Коноша – Подюга, Коноша - Толстая и Коноша – Климовская.

Протяженность автодорог общего пользования муниципального образования «Коношское» - 86406 км, из них с усовершенствованным покрытием – 11809 км.

Магистральные улицы Советская и проспект Октябрьский в рабочем поселке обеспечивают связь жилых микрорайонов, общественно-деловых учреждений и производственных предприятий. Передвижение грузовых потоков осуществляется по пер. Февральскому и улицам Лесная, Коллективизации, Садовая, Гагарина, а также в западной части поселка по улице Мамонова.

Согласно положениям транспортной стратегии Российской Федерации развитие дорожной сети должно соответствовать темпам социально-экономического развития и обеспечивать потребность в перевозках в соответствии с ростом автомобилизации. Однако в настоящее время социально-экономическое развитие МО «Коношское» во многом сдерживается из-за нарастающих ограничений при эксплуатации автомобильных дорог, основными из которых являются высокая степень износа значительной части дорог.

Рисунок 3

Транспортная сеть населенных пунктов МО «Коношское»

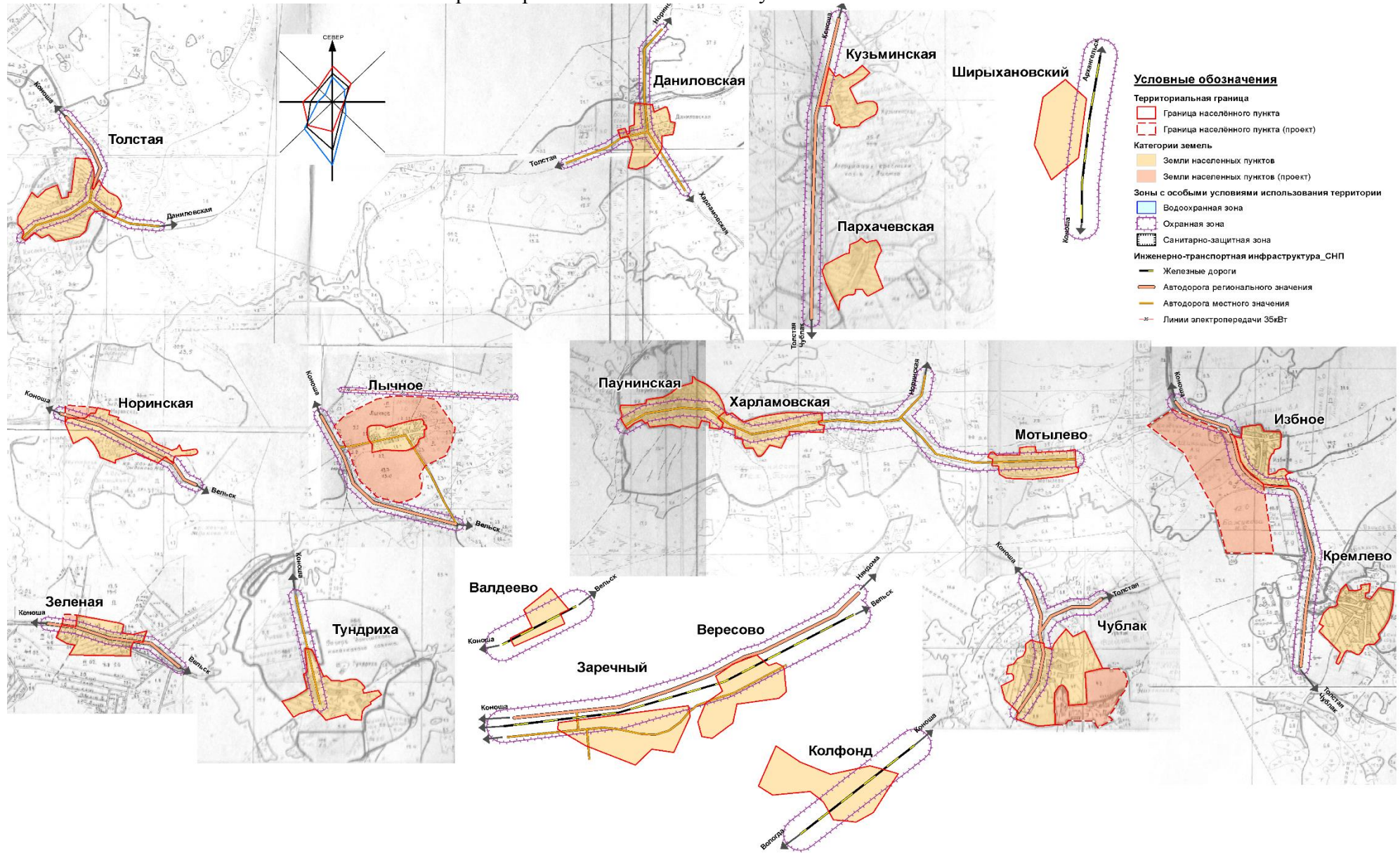
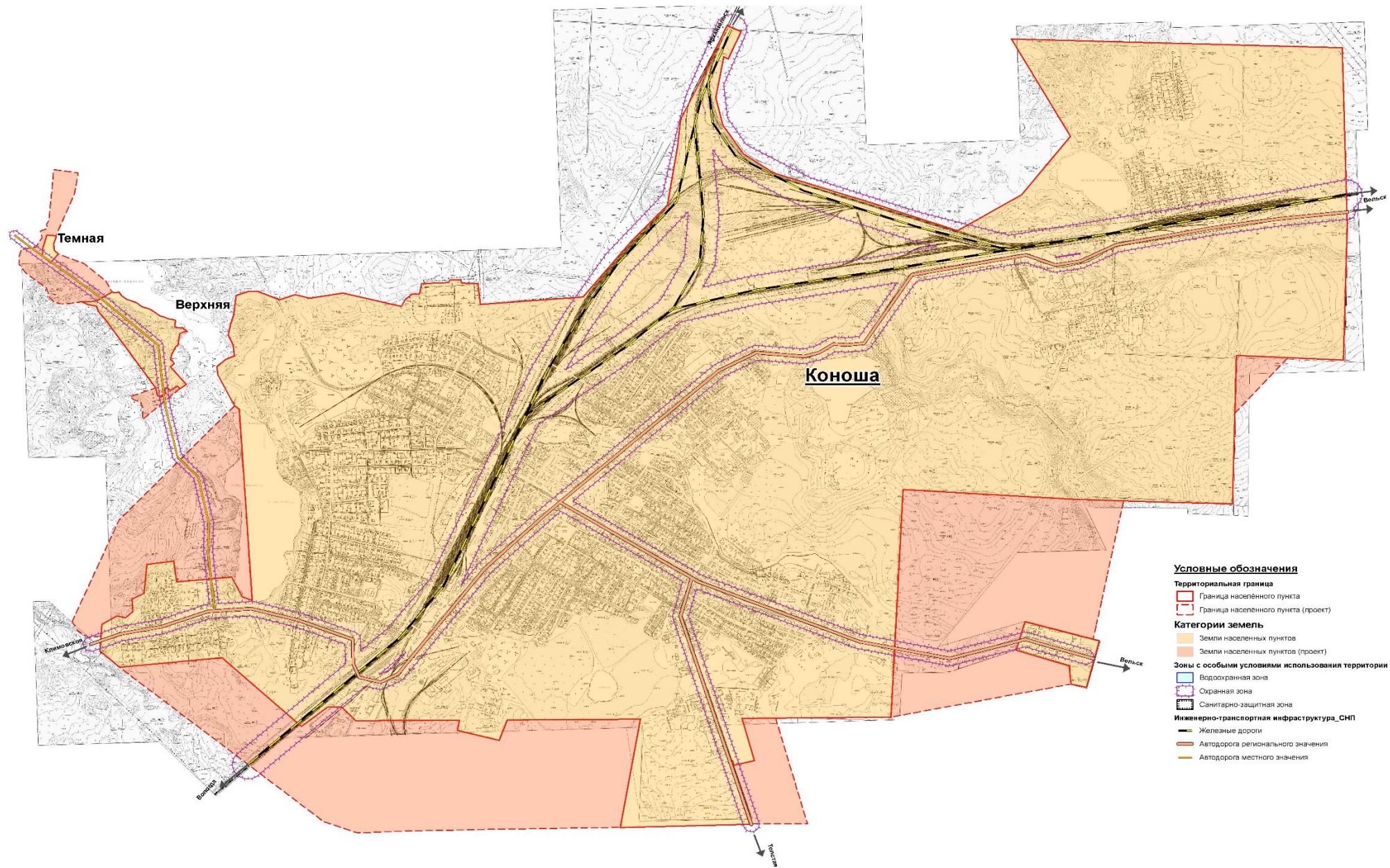


Рисунок 3 (продолжение)



В соответствии с государственной программой Архангельской области «Развитие транспортной системы Архангельской области (2014-2020 годы)», утвержденной Постановлением Правительства Архангельской области от 08 октября 2013 г. №463-пп:

- планируется реконструкция автомобильной дороги Коноша-Вожега на участке Коноша-Ерцево. Срок реализации проекта – 2019-2022 годы, ввод в 2022 году – 11,0 км.

Также предусматривается реализация плана проведения в нормативное состояние мостовых сооружений (по данным сайта www.adog.ru):

- подъезд к АБЗ от а/д Коноша-Вельск-Шангалы адрес 0+914 через р. Бобровка в 2020 году строительно-монтажные работы;

- Коноша-Няндомы адрес 28+913 через р. Вохтомица габарит Г-8,15+2*0,75 в 2019 году разработка проекта, в 2020 году строительно-монтажные работы;

- подъезд к АБЗ от а/д Коноша-Вельск-Шангалы адрес 0+403 через р. Бобровка в 2017 году разработка проекта, в 2018 году строительно-монтажные работы.

Реконструкция автомобильных дорог обеспечит более комфортное и безопасное передвижение транспортных средств на территории городского поселения, что будет способствовать сокращению временных интервалов передвижения транспортных средств, а также может повлиять на снижение количества ДТП, связанных с некачественным дорожным покрытием.

В целях эффективного развития экономики городского поселения развитие автомобильных дорог является актуальным и неотъемлемым, поскольку именно транспортная доступность является главным преимуществом развития экономики территории. Развитие транспортной инфраструктуры необходимо для обеспечения транспортной доступности для населения городского поселения, улучшение качества автомобильных дорог и транспортного сообщения; улучшение инвестиционной привлекательности территории.

2.4 Характеристика сети дорог Коношского городского поселения, параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузку от автомобильного транспорта и экономические потери), оценка качества содержания дорог

Автомобильные дороги являются важнейшей составляющей частью транспортной системы любого региона. От уровня развития и транспортно-эксплуатационного состояния автомобильной сети во многом зависят устойчивое поступательное экономическое развитие, темпы роста внутреннего валового продукта, улучшение условий функционирования предпринимательства, повышение уровня жизни населения, интеграция автомобильной сети области в систему федеральных дорог и международную транспортную систему.

В дорожную сеть включаются дороги, различающиеся по своим техническим параметрам, интенсивности и составу движения транспортных потоков, функциональному назначению, административному подчинению и т.д.

Улично-дорожная сеть всех населенных пунктов МО «Коношское» относится к прямоугольной схеме. Основные магистральные улицы поселка Коноша - Советская и проспект Октябрьский.

Улица Советская проходит в меридиональном направлении. По ней осуществляется связь центра поселка со всеми его частями (ПГС, Коноша II, район за железной дорогой). Вдоль ул. Советской расположены районная администрация, музыкальная школа, гостиница, дом культуры, большинство продовольственных и промтоварных магазинов и пр. Улица Советская связывает жилые кварталы с южным промузлом.

Октябрьский пр. пересекает поселок в направлении с северо-запада на юго-восток и выходит на внешнее направление Коноша-Вельск. На Октябрьском пр. находятся больница, поликлиника, районный узел связи.

Пропуск грузовых потоков автотранспорта осуществляется по пер. Февральскому, ул.ул. Лесной, Коллективизации, Садовой, Гагарина. В западной части поселка грузы следуют, в основном, по ул. Мамонова и дороге вдоль железнодорожной линии.

Поселок Коноша состоит из двух частей: Коноша I и Коноша II (с ПГС) (соответственно названиям железнодорожных станций, вокруг которых и развивались жилые образования).

Территория п. Коноша I расчленена магистральной железнодорожной линией Архангельск-Вологда. Связь осуществляется через охраняемый переезд в южной части поселка. Отсутствие путепровода через железную дорогу, характеризующуюся высокой интенсивностью движения, приводит к значительным задержкам автотранспорта и является серьезным недостатком улично-дорожной сети. К прочим ее недостаткам относится малая ширина магистральных улиц (25-28 м) и низкий уровень их благоустройства, а также прохождение транзитных потоков автотранспорта через селитебные территории.

Автомобильные дороги МО «Коношское» имеют региональное и местное значение, и находятся в общем пользовании. Класс – нескоростные дороги 4 и 5 категории с шириной полосы движения от 3,0 м до 4,5 м и более.

Общая протяженность улично-дорожной сети МО «Коношское» составляет 86,406 км, из них с асфальтовым покрытием 17,571 км (20,3%), с грунтовым – 68,835 км (79,7%).

Общая протяженность освещенных частей улиц и проездов составляет 50 км.

В таблице 4 приведен перечень муниципальных дорог Коношского городского поселения, утверждённый Постановлением главы Администрации МО «Коношское» №29 от 04.12.2013 года. Дороги расположены в границах населенных пунктов в связи с этим скоростной режим движения, в соответствии с п. 10.2 ПДД, составляет 60 км/ч с ограничением на отдельных участках до 20 км/ч. Основной состав транспортных средств представлен легковыми автомобилями, находящимися в собственности у населения.

Таблица 4

Перечень автодорог общего пользования МО «Коношское»

№	Наименование дорог	Протяженность, м		
		асфальт	грунт	общая длина
1	ул.Чкалова		200	200
2	ул.Озерная	1230		1230
3	ул.Приозерная		1540	1540
4	переулок домов птичника переулок л/з школы		645	645
5	ул.Мира		420	420
6	ул.Вокзальная	1890		1890
7	ул.Вологодская		590	590
8	ул.Луговая		550	550
9	ул.Олимпийская		880	880
10	ул.Первомайская		940	940
11	ул.8Марта		340	340
12	ул.Лесная	670	180	850
13	ул.Правды		940	940
14	пер.Мирный		390	390
15	ул.Садовая	730	640	1370
16	ул.Южная		510	510
17	пер.Январский до отчистных ККЗ	180	1010	1190
18	пер.Февральский	290	110	400
19	пр.Октябрьский	500		500
20	ул.Пионерская		1870	1870
21	ул.Коллективизации	1600	500	2100
22	ул.Красные Зори	400	540	940
23	ул.Кремлевская переулки -от Кр.Зори до		180	180
	ул.Коллективизации, -от ул. Коллективизации до ул.		120	120
	Пионерской, -от ул. Пионерской до р.Травница		550	550
24	пер.Апрельский		220	220
25	пер. на базу лесхоза пр. Октябрьский ул.Коллективизации	220		220
26	ул.Энтузиастов		260	260
27	ул.Дружбы		780	780
28	ул.Таежная	200	1490	1690
29	пер.Малый		320	320

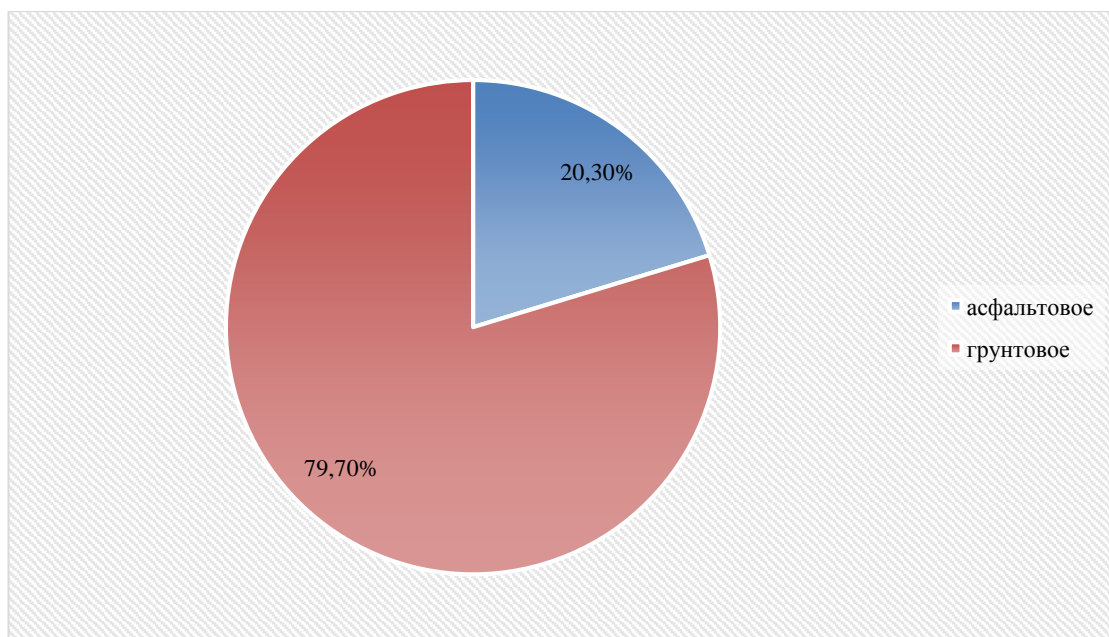
30	пер.Сентябрьский		400	400
31	пер.Сосновый		750	750
32	пер.Ноябрьский		320	320
33	пер.Физкультурный		140	140
34	ул.Заводская	500		500
35	пер.Лесозаводской		150	150
36	пер.Песчаный	150	710	860
37	ул.Мамонова	1460		1460
38	ул.Карла-Маркса		1140	1140
39	ул.Энгельса		340	340
40	ул.Красноармейская		300	300
41	пер.Новый		230	230
42	ул.Трубная		340	340
43	ул.Заболотная		850	850
44	ул.Колхозная		840	840
45	ул.Бульгина		380	380
46	ул.Ломоносова		720	720
47	пер.Почтовый		240	240
48	пер.Кооперативный		140	140
49	ул.Речная	290	880	1170
50	ул.Школьная		1490	1490
51	ул.Свободы	271	730	1001
52	ул.Молодежная	560	280	840
53	пер. от ул.Советская до ул.Лесная		220	220
54	ул.Космонавтов		410	410
55	ул.Гагарина	180	260	440
56	ул.Кубинская		660	660
57	пер. пр.Октябрьский д.47-45 до ул.Травницы		660	660
58	ул.Профсоюзная		830	830
59	ул.Волошская		1120	1120
60	ул.Тельмана	780	240	1020
61	ул.Спортивная	100	720	820
62	ул.Новая		610	610
63	ул.Северная		220	220
64	ул.Зеленая		860	860
65	ул.Шпальная		270	270
66	ул.Верхняя		400	400
67	ул.Энергетиков	840	260	1100
68	пер.ул.Тельмана до ж/д садика	180		180
69	пер. у ж/д больницы		500	500
70	ул.Рабочая		710	710
71	ул.Загородная		220	220

72	ул.Дачная		320	320
73	ул.Труда		410	410
74	ул.Восточная	390	60	450
75	ул.Новолесная	480		480
76	ул.Таежная		380	380
77	ул.Новоселов		220	220
78	ул.Путейская	660		660
79	ул.Строителей		160	160
80	ул.Гаражная	620	80	700
81	ул.Комсомольская		440	440
82	ул.Вельская		500	500
83	ул.Печерская		200	200
84	ул.Железнодорожная		540	540
85	ул.Архангельская		780	780
86	ул.Полярная		280	280
87	ул.Пролетарская		500	500
88	ул.Центральная		650	650
89	ул.Поселковая		340	340
90	ул.Коношеозерская		920	920
91	ул.Учительская		260	260
92	ул.Болотная		720	720
93	ул.Сельская		180	180
94	ул.Овражная		150	150
95	ул.Западная		1260	1260
96	ул.Агрохимиков		280	280
97	ул.Механизаторов		1120	1120
98	ул.Карьерная		380	380
99	ул.Набережная		310	310
100	пер.Юбилейный		440	440
101	ул.Весенняя		300	300
102	ул.Тихая		200	200
103	пер.Огородный		100	100
104	ул.Станционная		400	400
105	ул.Рождественская		200	200
106	ул.Звездная		100	100
107	д.Верхняя		1000	1000
108	д.Даниловская		800	800
109	д.Избное		800	800
110	д.Кремлево		1200	1200
111	д.Кузьминская		800	800
112	д.Лычное		700	700
113	д.Мотылево		2000	2000
114	д.Пархачевская		900	900
115	д.Паунинская		800	800

116	д.Толстая		1500	1500
117	д.Харламовская		900	900
118	д.Чублак		1200	1200
119	п.Заречный	1200		1200
120	ул.Бовы	1000	1200	2200
121	ул.Культуры		600	600
122	ул.Солнечная		300	300
123	ул.Пригородная		150	150
124	ул.Горная		100	100
125	пер.Солнечный		200	200
126	пер.Полевой		250	250
127	ул.Ударная		200	200
128	ул.Моховая		300	300
129	ул.Сольвычегодская		500	500
130	пер.Торговый		200	200
131	пер.Культуры-Сольвычегодская (первый)		250	250
132	пер.Культуры-Сольвычегодская (второй)		250	250
133	д.Тундриха		200	200
134	д.Темная		100	100
135	ул.Окуневская		1000	1000
	Итого всего:	17571	68835	86406

Рисунок 4

Долевое распределение по типам покрытий автодорог МО «Коношское»



Общая площадь скверов и парков в поселке Коноша составляет 1,368 тыс. м², тротуаров дворовых территорий – 3,247 тыс. м², городские и торговые площади, автобусные остановки, уличные лестницы и прочие объекты дорожной сети занимают 4,580 тыс. м². Тип покрытия территории усовершенствованный – асфальт, бетон, цементно-бетон, щебень и гравий.

Следует отметить, что сложившаяся сеть автодорог МО «Коношское» имеет недостаточную густоту, зачастую состоит из участков, не связанных между собой в единое целое, не обеспечивает межрайонные (межмуниципальные) сообщения и выходы в соседние регионы. Кроме того, недостаточно развита транспортно-логистическая структура.

Обслуживание дорог осуществляется подрядной организацией по муниципальному контракту на выполнение комплекса работ по содержанию муниципальных автомобильных дорог, тротуаров и дорожных сооружений на территории муниципального образования «Коношское» заключаемому ежегодно. В состав работ входит:

1. Содержание муниципальных автомобильных дорог и тротуаров, включающие в себя работы с учётом сезонных условий по уходу за дорожными одеждами, полосой отвода, земляного полотна, системой водоотвода, дорожными сооружениями – элементами обустройства дорог; озеленению; организации и безопасности движения и прочие работы, в результате которых поддерживается транспортно-эксплуатационное состояние дорог, тротуаров и дорожных сооружений в соответствии с действующей нормативной документацией;

2. Борьба с зимней скользкостью с уборкой снежных валов с обочин;

3. Содержание автобусных остановок и прилегающей к остановкам территории;

4. Нанесение вновь и восстановление изношенной горизонтальной разметки;

5. Содержание в чистоте и порядке стоянок автомобилей (парковок);

6. Содержание перекрестков, пешеходных переходов, индикаторов пешеходных переходов, а также подъездных дорог к пожарным водоёмам и площадок перед ними.

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

Выполнение работ по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения в текущем периоде осуществляют ИП Чистяков Д.С. и ООО «Добрый Хлеб». Выполнение работ по содержанию тротуаров осуществляет МУП «Коношское благоустройство». Основная цель проводимых работ обеспечение в период действия муниципального контракта соответствующего уровня содержания (Федеральный закон от 08.11.2007 №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Федеральный закон от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», Приказ министерства транспорта Российской Федерации от 12 ноября 2007 г. №160 «Об утверждении классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и

содержанию автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них», Закон Архангельской области от 12.11.2002 №125-17-ОЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Архангельской области») на автомобильной дороге общего пользования местного значения, а также снижения уровня дорожно-транспортных происшествий, сопутствующими условиями которых явились неудовлетворительные дорожные условия.

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

Функционирование транспортной инфраструктуры на прямую зависит от состава транспортных средств и уровня автомобилизации городского округа. Рост автомобильного парка в целом и значительное увеличение доли тяжеловесных транспортных средств приводят повышению нагрузки на улично-дорожную сеть, преждевременному износу автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, повышению аварийности. Для соответствия транспортной инфраструктуры муниципального образования росту потребностей населения необходимо своевременное решение задач определяемых в соответствии с тенденциями социально-экономического развития.

По данным ОГИБДД УМВД по Коношскому району Архангельской области автомобильный парк в Коношском городском поселении преимущественно состоит из легковых автомобилей, в подавляющем большинстве принадлежащих частным лицам. Состав парка транспортных средств зарегистрированных на территории Коношского района представлен в таблице 5.

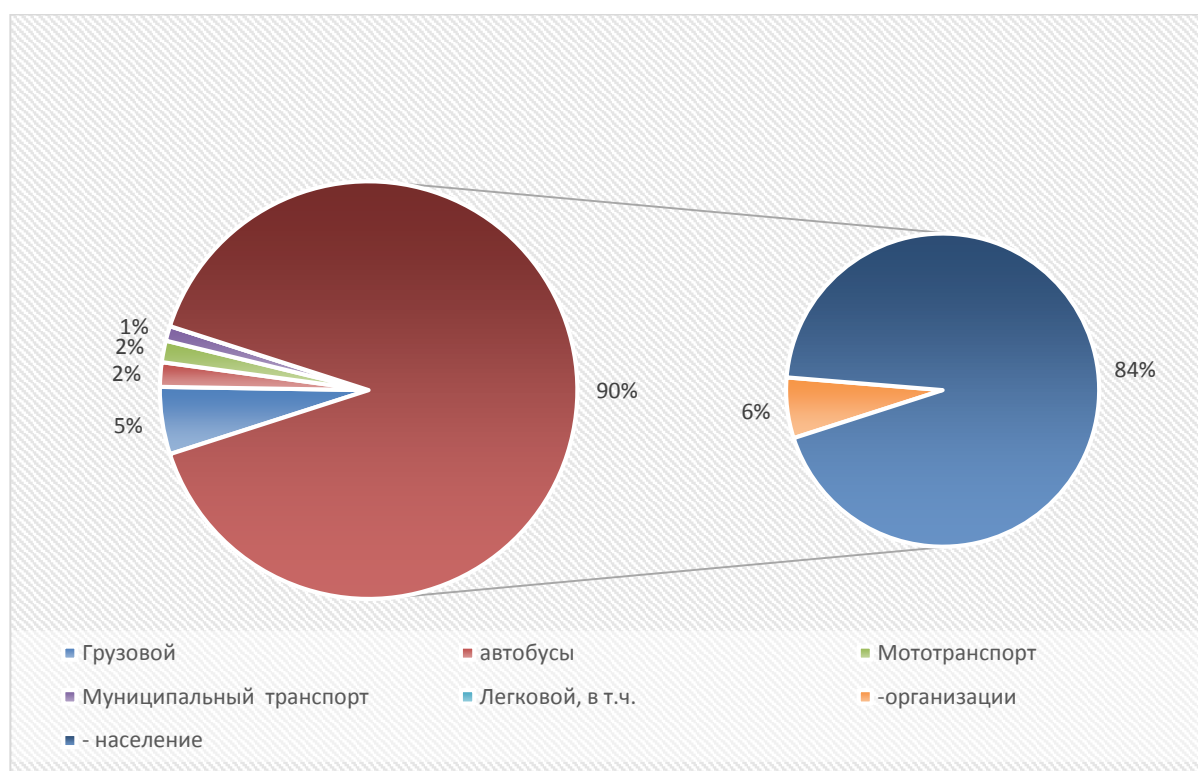
Таблица 5

Состав парка транспортных средств зарегистрированных на территории Коношского района

Тип	2014	2015	2016
Грузовой	848	729	303
Легковой, в т.ч.	5692	5667	5231
-организации	118	113	328
- население	5511	5555	4911
автобусы	104	73	110
Мототранспорт	236	237	97
Муниципальный транспорт	63	63	67
Всего	6880	6706	5741

Рисунок 5

Состав парка транспортных средств



В виду отсутствия данных о количестве транспортных средств только на территории Коношского городского поселения, оценка уровня автомобилизации населения рассчитана в целом на Коношский район. Данные отражены в таблице 6.

Таблица 6

Оценка уровня автомобилизации

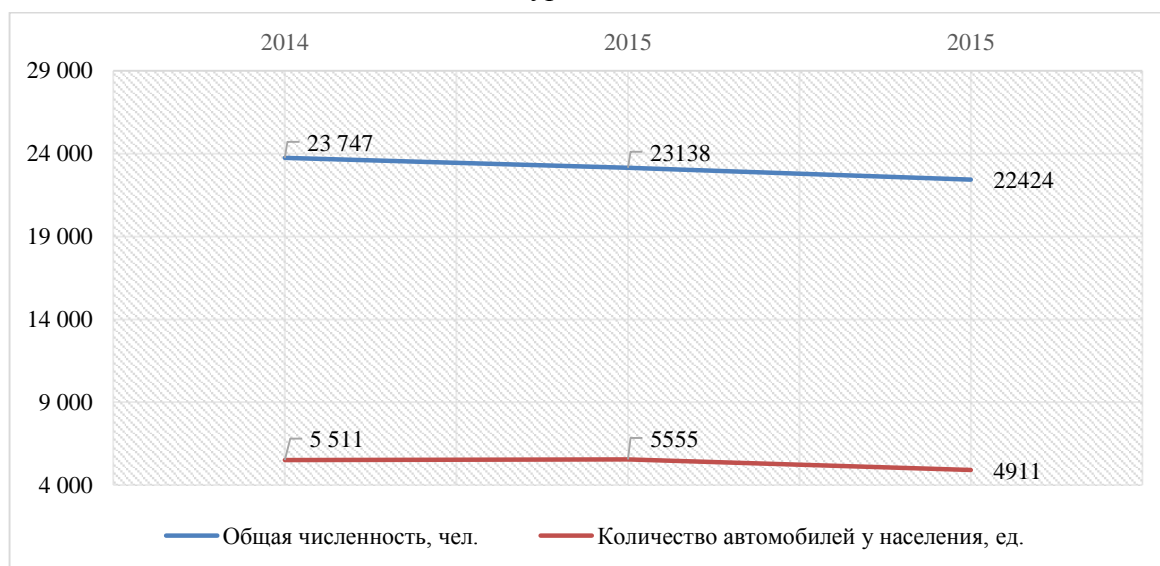
№	Показатели	2014	2015	2016
1	Общая численность населения муниципального района, чел.	23 747	23 138	22 424
2	Количество автомобилей у населения, ед.	5511	5555	4911
3	Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	232,0714	240,0813	219,0064

В соответствии с проведенными расчетами наблюдается плавное снижение количества зарегистрированных транспортных средств: в 2015 году на 8 машин по сравнению с 2014 годом, в 2016 году на 21 машину по сравнению с 2015 годом. По сравнению с Общероссийским показателем уровня обеспеченности легковыми

автомобилями на 1000 жителей, показатель отстает на 65 машин. При подробном рассмотрении исходных данных можно сделать вывод о снижении количества легкового транспорта при продолжающемся росте количества легковых транспортных средств у организаций, что несмотря на стабильный рост численности населения приводит к снижению уровня автомобилизации.

Рисунок 6

Динамика уровня автомобилизации



В целом динамика изменения количества транспортных средств, зарегистрированных на территории Коношского муниципального района, не влияет на развитие транспортной инфраструктуры МО «Коношское» в связи с сохраняющимся высоким уровнем автомобилизации населения.

Для хранения индивидуального транспорта на территории МО «Коношское» имеются:

- наземные стоянки индивидуального транспорта;
- гаражи индивидуального транспорта.

В индивидуальной жилой застройке хранение автотранспорта осуществляется на приусадебных участках. Данного количества мест хранения недостаточно для обеспечения необходимой потребности. Количество автомобилей, которое необходимо обеспечить местами постоянного хранения в соответствии с текущим уровнем автомобилизации составляет 4419 единиц.

Спрос на парковки в зонах повышенного притяжения пассажиропотока уже сегодня превышает ёмкость парковочного пространства. Припаркованный на проезжей части автотранспорт является существенным фактором замедления движения транспортных потоков.

Кроме того, пропускную способность улично-дорожной сети снижает дополнительный трафик, создаваемый автотранспортом, курсирующим в поисках места

для парковки. Кроме того, значительный объём корреспонденций на легковом автомобильном транспорте и низкая скорость движения транспортного потока приводят к увеличению экологической нагрузки, особенно в центральных районах рабочего поселка Коноша.

На некоторых парковочных местах возле общественных зданий для автомобилей маломобильных групп населения определены места с установкой дорожных знаков ПДД 8.17 «Инвалиды», 6.4 «Парковка (парковочное место)».

Не менее остро стоит проблема с местами хранения автотранспорта в «спальных» районах поселка Коноша. Из-за нехватки парковочного пространства владельцы автотранспортных средств оставляют их на газонах, тротуарах, детских и спортивных площадках и прочих территориях, не предназначенных для данных целей.

Главной целью регулирования парковочного пространства является формирование комфортной и доступной среды.

Для достижения данной цели необходимо выполнение следующих условий:

- комплексное развитие системы общественного транспорта;
- увеличение пропускной способности опорной улично-дорожной сети;
- снижение затрат времени пассажиров в пути;
- обеспечение гарантированных свободных мест для парковки;
- снижение экологической нагрузки.

При этом необходимо соблюдение баланса между интересами всех участников движения, жителей города, бизнеса.

2.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока

Пассажирский транспорт является важнейшим элементом сферы обслуживания населения, без которого невозможно нормальное функционирование общества. Он призван удовлетворять потребности населения в передвижениях, вызванные производственными, бытовыми, культурными связями. Основным пассажирским транспортом является автобус.

Пассажирские перевозки в МО «Коношское» осуществляются муниципальными автобусами общего пользования, ведомственными автобусами предприятий по специальным маршрутам, индивидуальным транспортом по лицензиям на перевозки, личным автотранспортом и маршрутными такси.

Реестр маршрутов регулярных перевозок на муниципальной маршрутной сети МО «Коношское» утвержден Постановлением Администрации МО «Коношское» от 26 сентября 2016 года № 21.

Осуществление перевозок населения в МО «Коношское» занимаются: ИП Макаров В.А., Анисимова Т.Н, Веселков С.И.

Таблица 7

Реестр муниципальных автобусных маршрутов регулярных перевозок в муниципальном образовании «Коношское»

Регистрационный номер маршрута	Порядковый номер маршрута	Наименование маршрута	Наименование промежуточных остановочных пунктов по маршруту	Наименование улиц, по которым осуществляется движение маршрута	Протяженность маршрута, км	Порядок посадки и высадки пассажиров	Вид регулярных перевозок	Вид, класс и максимальное количество ТС	Экологические характеристики ТС	Дата начала осуществления регулярных перевозок	Наименование юридического лица, Ф.И.О. индивидуального предпринимателя, место нахождения (адрес)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	103	п.Коноша-п. Вересово	с/х «Коношский» Горная Котельная ДПМК ЦРБ Юбилейный Кремлевская Садовая Дом культуры Магазин «Шанс»	Пр. Октябрьский Ул. Советская Ул. Путейская Ул. Новолесная Ул. Гаражная Ул. Заречная Ул. Бовы	17,7	только в установленных остановочных пунктах	по регулируемым тарифам	автобус, малый класс, 1 ед.	Евро 4	19.11.2014	Индивидуальный предприниматель Макаров Виктор Афанасьевич, п. Коноша, ул. Советская, д. 95

			Молодежная Загородняя Кладбище Дет дом Путейская ПГС Переезд Коноша-2 Заречный Полярник Вересово								
2	103а	Коноша(ЦРБ) -Вересово	ЦРБ Дом культуры ПГС Полярник Вересово	пр. Октябрьский Ул. Советская Ул. Путейская Ул. Новолесная Ул. Гаражная Ул. Заречная Ул. Бовы	15,5	только в установленных остановочных пунктах	по регулируемым тарифам	автобус, малый класс, 1 ед.	Евро 4	19.11.2014	Индивидуальный предприниматель Макаров Виктор Афанасьевич, п. Коноша, ул. Советская, д.95
3	109	п.Коноша-д. Чублак	Коноша площадь, Кремлевская Кузминская Пархачевская Избное Кремлево	пр.Октябрьский, ул. Совхозная а.д.Коноша - Толстая	17,0	только в установленных остановочных пунктах	по регулируемым тарифам	автобус, малый класс, 1 ед.	Евро 4	19.11.2014	Индивидуальный предприниматель Макаров Виктор Афанасьевич, п. Коноша, ул. Советская, д.95

			Чублак								
4	1	ЦРБ СХТ	ЦРБ Юбилейный Кремлевская Садовая Дом культуры ВЧД Луговая Вокзал М-н Валентина Заводская Трубная Озерная СХТ	пр.Октябрьск ий, ул. Советская ул.Вокзальная ул. Мамонова ул.Заводская ул. Озерная ул. Олимпийская ул. Западная		В остановоч ных пунктах в местах не запрещаю щих ПДД	по регулиру емым тарифам	автобус, малый класс, 1 ед.	Евро 4	19.11.20 14	Индивидуальный предприниматель Макаров Виктор Афанасьевич, п. Коноша, ул. Советская, д. 95

Таблица 8

Реестр такси по состоянию на 01.02.2017 г.

№№ ПП	Разрешение серия №	Срок действия разрешения		Наименование юридического лица/ Ф.И.О. индивидуального предпринимателя	Место нахождения юридического лица/ место жительства индивидуального предпринимателя (населенный пункт)	Информация о транспортном средстве	
		Дата выдачи	Дата окончания действия разрешения			марка, модель транспортного средства	государственный регистрационный знак
1	29АА 002491	03.10.2014	03.10.2019	Анисимова Тамара Николаевна	Архангельская область, п. Коноша	ВАЗ 21070	С631УО/29
2	29АА 002492	03.10.2014	03.10.2019	Анисимова Тамара Николаевна	Архангельская область, п. Коноша	CHEVROLET LANOS	Е055ЕК/29
3	29АА 002493	03.10.2014	03.10.2019	Анисимова Тамара Николаевна	Архангельская область, п. Коноша	RENAULT SANDERO STEPWAY	К082МУ/29
4	29АА 002494	03.10.2014	03.10.2019	Анисимова Тамара Николаевна	Архангельская область, п. Коноша	ВАЗ 21053	Н316НВ/29
5	29АА 002495	03.10.2014	03.10.2019	Анисимова Тамара Николаевна	Архангельская область, п. Коноша	ВАЗ 21101	К143АУ/29
6	29АА 002496	03.10.2014	03.10.2019	Анисимова Тамара Николаевна	Архангельская область, п. Коноша	ВАЗ 21099	Е983КУ/29
7	29АА 002497	03.10.2014	03.10.2019	Анисимова Тамара Николаевна	Архангельская область, п. Коноша	KIA ED (CEED)	К231РР/29
8	29АА 002498	03.10.2014	03.10.2019	Анисимова Тамара Николаевна	Архангельская область, п. Коноша	RENAULT SR	К023СМ/29
9	29АА 002501	14.10.2014	14.10.2019	Анисимова Тамара Николаевна	Архангельская область, п. Коноша	ВАЗ 21043	В431УС/29

10	29AA 002502	14.10.2014	14.10.2019	Анисимова Тамара Николаевна	Архангельская область, п. Коноша	FORD FOCUS	H605BO/29
11	29AA 002503	14.10.2014	14.10.2019	Анисимова Тамара Николаевна	Архангельская область, п. Коноша	DAEWOO MATIZ	H940MK/29
12	29AA 002504	14.10.2014	14.10.2019	Анисимова Тамара Николаевна	Архангельская область, п. Коноша	GEELY MK	K293OM/29
13	29AA 002505	14.10.2014	14.10.2019	Анисимова Тамара Николаевна	Архангельская область, п. Коноша	BA3 21102	C448TM/29
14	29AA 002506	14.10.2014	14.10.2019	Анисимова Тамара Николаевна	Архангельская область, п. Коноша	BA3 21154	K423KO/29
15	29AA 002519	14.10.2014	14.10.2019	Анисимова Тамара Николаевна	Архангельская область, п. Коноша	RENAULT LOGAN	K236HB/29
16	29AA 002520	14.10.2014	14.10.2019	Анисимова Тамара Николаевна	Архангельская область, п. Коноша	VOLKSWAGEN POLO	M455AB/29
17	29AA 001613	13.12.2012	13.12.2017	Веселков Сергей Иванович	Архангельская область, п. Коноша	HYUNDAI ACCENT	H951CB/29

Таблица 9

Основные показатели пассажирского транспорта

Показатели	2011	В % к 2010 г.
Перевезено пассажиров автомобильным транспортом, тыс. человек	144,8	59,2
Пассажирооборот транспорта, тыс. пасс.-км.	2637,8	131,5

В современных условиях среди требований, предъявляемых населением к общественному пассажирскому транспорту, основным стало качество транспортного обслуживания. Пассажирооборот в Коношском муниципальном районе составил 2637,8 тыс. пассажиро-километров.

Всего организовано 9 межпоселенческих маршрутов в районе, возобновлено сообщение с МО «Климовское», МО «Тавреньгское» (Хмельники), открыт новый маршрут Коноша-Вандыш.

Повышение уровня жизни населения определяет все большую потребность в услугах различных видов пассажирского транспорта. Услуги пассажирского транспорта на территории Коношского района оказывают: МУП ЖКС муниципальных образований (поселений) и индивидуальные предприниматели. Кроме того, индивидуальными предпринимателями оказываются услуги по перевозке пассажиров легковыми автомобилями (такси). Это является одной из причин сокращения количества пассажирских перевозок маршрутными автобусами, также немаловажную роль оказала сокращение финансирования из областного бюджета затрат на проезд льготных категорий граждан. Отмечена стабилизация объема пассажирских перевозок.

В существующих социально-экономических условиях МО «Коношское» основными направлениями развития в сфере регулярных пассажирских перевозок будут являться:

- оптимизация транспортной сети, расширение географии маршрутов;
- повышение качества обслуживания населения (внедрение информационных технологий в автомобильном транспорте (АСУ-Т, мобильное приложение, электронное табло), обновление парка подвижного состава, в том числе с приобретением транспортных средств с улучшенными экологическими характеристиками, обеспечение доступности транспортных услуг для маломобильных групп населения, обустройство остановочных пунктов).

Реализация мероприятий позволит создать на территории городского поселения Коношское маршрутную сеть, удовлетворяющую потребности населения в передвижении, сформированную на условиях добросовестной конкуренции при минимальном уровне субсидий из бюджета муниципального района.

2.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Для передвижения пешеходов в МО «Коношское» предусмотрены тротуары преимущественно с усовершенствованным (асфальтобетонным) покрытием. Общая протяженность тротуаров составляет 11,134 км. Характеристика тротуарной сети МО «Коношское» представлена в таблице 10.

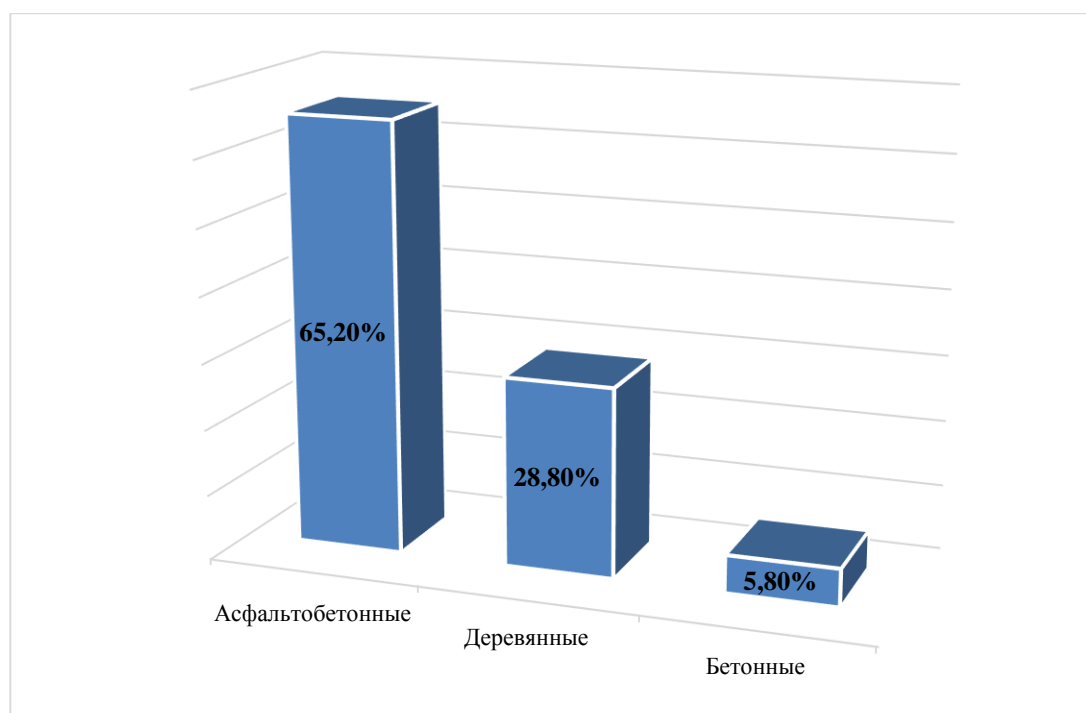
Таблица 10

Характеристика тротуарной сети

№ п/п	Наименование объекта	Тип покрытия	Протяженность, м	Назначение
1	- ул. Советская	Асфальтобетонные	3700	Пешеходное передвижение
2	- пр. Октябрьский	Асфальтобетонные	3200	Пешеходное передвижение
3	- ул. Мамонова	Деревянные	909	Пешеходное передвижение
4	- ул. Чкалова-СХТ	Деревянные	200	Пешеходное передвижение
5	- оз. Кубенское	Деревянные	900	Пешеходное передвижение
6	- ул. Гагарина-Космонавтов- Радужная	Деревянные	300	Пешеходное передвижение
7	- ул. Дружбы до ул. Театральная	Деревянные	50	Пешеходное передвижение
8	- ул. Садовая от ул. Гагарина до пр. Октябрьский	Асфальтобетонные	370	Пешеходное передвижение
9	- п. Вересово ул. Бовы - ул. Станционная	Деревянные	110	Пешеходное передвижение
10	- Ул. Вокзальная - Трубная	Деревянные	495	Пешеходное передвижение
11	- ЛОВД – ул. Колхозная	Деревянные	250	Пешеходное передвижение
12	- ул. Тельмана, 10 до ул. Вокзальной	Бетонные	250	Пешеходное передвижение
13	- ул. Молодежная от ул. Советской до ул. Солнечной, 2	Бетонные	400	Пешеходное передвижение
	Итого всего:		11134	

Рисунок 7

Долевое распределение по типам покрытий тротуаров МО «Коношское»



В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы регулируемые и нерегулируемые пешеходные переходы. Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории МО «Коношское» не предусмотрены.

На сегодняшний день велотранспортная инфраструктура в МО «Коношское» развита слабо. Движение велосипедистов неупорядоченно, отсутствуют велодорожки. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями правил дорожного движения по дорогам общего пользования. Это ведет к возникновению конфликтных ситуаций между велосипедистами и другими участниками дорожного движения, снижению безопасности передвижения пешеходов и повышению нагрузки на улично-дорожную сеть.

Передвижения пешеходов не на всех улицах МО отвечают параметрам, предусмотренными нормативными документами. На многих магистральных улицах и улицах местного значения отсутствуют организованные пешеходные переходы, в том числе и в разных уровнях.

Ширина существующих тротуаров не везде соответствует интенсивности движения пешеходов, на некоторых улицах они и вовсе отсутствуют.

2.8 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств

Важным фактором, влияющим на состояние сооружений и коммуникаций автомобильного транспорта является организация движения грузовых транспортных средств. Количество грузовых транспортных средств, зарегистрированных на территории Коношского района, по состоянию на конец 2016 года составляет 303 ед.

Движение грузовых транспортных средств на территории муниципального образования «Коношское» организовано элементами обустройства автомобильных дорог, искусственными и дорожными сооружениями, устроенными в соответствии с правилами дорожного движения.

Маршруты движения грузового транспорта предусматривают заезд в жилую зону. Движение предусмотрено только по главным улицам р.п. Коноша – пер. Фестивальный, ул.ул. Лесная, Коллективизации, Садовая, Гагарина, Мамонова. Это создает условия для повышенного уровня загрязнения атмосферного воздуха, повышает нагрузку на дорожно – транспортную сеть и уровень аварийности.

Выполнение работ по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения в текущем периоде осуществляет – ООО «Добрый Хлеб» и ИП Чистяков Д.С., а механизированную уборку тротуаров – МУП «Коношское благоустройство». Предприятия располагают необходимой базой, квалифицированными кадрами, опытом работы в данной сфере. Основанием для выполнения подобных работ является муниципальный контракт, заключенный между Администрацией муниципального образования «Коношское» и данными организациями.

Работы по уборке территории производятся по мере необходимости, в соответствии с погодными условиями. Фактическое время снегоочистки и борьбы с зимней скользкостью не превышает 24 машино-часов на каждую улицу, выполнение работ осуществляется с 01 января по 31 марта. Расчищаемый снег сгребается на обочины дорог и тротуаров без его дальнейшего вывоза на снежную свалку или пункты выгрузки снега, далее происходит подсыпка полотна противогололедным материалом (природный песок). Снегоочистка автомобильных дорог производится бульдозерами на колесном ходу.

Общая площадь тротуаров поселка Коноша, зимнюю механизированную уборку которых производит МУП «Коношское благоустройство», составляет 11134 м². Работы по очистке тротуаров от снега осуществляется только по наиболее оживленным улицам трактором Т-140.

В летний период механизированная уборка (подметание, мойка и поливка) проезжей части, автобусных остановок и площадей не производится.

2.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения

Проблема аварийности, связанная с автомобильным транспортом приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения.

Увеличение парка транспортных средств при снижении объемов строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог, недостаточном финансировании по содержанию автомобильных дорог привели к ухудшению условий движения. Обеспечение безопасности дорожного движения на улицах населенных пунктов и автомобильных дорогах городского округа, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижение тяжести их последствий является на сегодня одной из актуальных задач.

Таблица 11
Аварийность на территории Коношского муниципального района
за период 2014-2016 гг.

	2014	2015	2016
Кол-во ДТП всего/с постр.	106/36	167/20	161/30
Погибло, чел	4	3	4
Ранено, чел	45	23	36

Основные виды ДТП на территории Коношского района:

- Опрокидывание, съезд с дороги - 40%;
- Наезд на пешехода - 2%;
- Столкновение ТС, наезд на стоящее ТС - 55%;
- Иной вид ДТП - 3%.

Наезд на животное, наезд на велосипедиста, наезд на гужевой транспорт - в 2014,2015,2016 году не зарегистрировано.

Для снижения аварийности сотрудниками ОГИБДД УМВД по Коношскому району Архангельской области ежедневно проводится обследование на предмет выявления недостатков в безопасном содержании улично-дорожной сети.

Основная часть ДТП зарегистрирована на участках улично-дорожной сети, характеризующейся наибольшей интенсивностью движения транспорта и пешеходов, на пересечениях улиц, на светофорных объектах, в местах крупных скоплений транспорта, на участках с ограниченной видимостью.

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет

актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, их низкой дисциплиной, а также недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения.

В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения в муниципальном образовании «Коношское» является одной из важнейших задач.

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

Одним из важных технических средств организации дорожного движения являются дорожные знаки, информационные указатели, предназначенные для информирования об условиях и режимах движения водителей и пешеходов. Качественное изготовление дорожных знаков, правильная их расстановка в необходимом объеме и информативность оказывают значительное влияние на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и в целом повышают комфортабельность движения.

В связи с рисками ухудшения обстановки с аварийностью и наличием проблемы обеспечения безопасности дорожного движения требуются выработка и реализация долгосрочной стратегии, координация усилий всех заинтересованных служб и населения, органов местного самоуправления.

С целью снижения остроты создавшейся проблемы применение программно-целевого метода позволит добиться:

- координации деятельности органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- реализации комплекса мероприятий, в том числе профилактического характера, по снижению числа дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, обусловленных дорожными условиями, а также снижению числа погибших в результате ДТП.

Для эффективного решения проблем с дорожно-транспортной аварийностью и обеспечения снижения ее показателей необходимы продолжение системной реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и их обеспеченность финансовыми ресурсами.

С учетом изложенного, можно сделать вывод об актуальности и обоснованной необходимости продолжения работы в области обеспечения безопасности дорожного движения в рамках Программы.

Реализация Программы позволит:

- установить необходимые виды и объемы дорожных работ,
- обеспечить безопасность дорожного движения;
- сформировать расходные обязательства по задачам, сконцентрировав финансовые ресурсы на реализации приоритетных задач.

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

Перечень основных факторов негативного воздействия, а также, провоцирующих такое воздействие факторов при условии увеличения количества автомобильного транспорта на дорогах и развития транспортной инфраструктуры без учёта экологических требований.

1) Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания (ДВС) содержат около 200 компонентов. Углеводородные соединения отработавших газов, наряду с токсическими свойствами, обладают канцерогенным действием (способствуют возникновению и развитию злокачественных новообразований). Таким образом, развитие транспортной инфраструктуры без учёта экологических требований существенно повышает риски увеличения смертности от раковых заболеваний среди населения.

2) Отработавшие газы бензинового двигателя с неправильно отрегулированным зажиганием и карбюратором содержат оксид углерода в количестве, превышающем норму в 2-3 раза. Наиболее неблагоприятными режимами работы являются малые скорости и «холостой ход» двигателя. Это проявляется в условиях большой загруженности на дорогах.

3) Углеводороды под действием ультрафиолетового излучения Солнца вступают в реакцию с оксидами азота, в результате чего образуются новые токсичные продукты - фотооксиданты, являющиеся основой «смога». К ним относятся - озон, соединения азота, угарный газ, перекиси и др. Фотооксиданты биологически активны, ведут к росту легочных заболеваний людей.

4) Большую опасность представляет также свинец и его соединения, входящие в состав этиловой жидкости, которую добавляют в бензин.

5) При движении автомобилей происходит истирание дорожных покрытий и автомобильных шин, продукты износа которых смешиваются с твердыми частицами отработавших газов. К этому добавляется грязь, занесенная на проезжую часть с прилегающего к дороге почвенного слоя. В результате образуется пыль, в сухую погоду поднимающаяся над дорогой в воздух. Химический состав и количество пыли зависят от материалов дорожного покрытия. Наибольшее количество пыли создается на грунтовых и гравийных дорогах. Экологические последствия запыленности отражаются на пассажирах транспортных средств, водителях и людях, находящихся вблизи от дороги. Пыль оседает также на растительности и обитателях придорожной полосы. Леса и лесопосадки вдоль дорог угнетаются, а сельскохозяйственные культуры накапливают вредные вещества, содержащиеся в пылевых выбросах и отработавших газах.

6) Автотранспортные средства отечественного производства не удовлетворяют современным экологическим требованиям. В условиях быстрого роста автомобильного парка это приводит к еще большему возрастанию негативного воздействия на окружающую среду.

2.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения

Техническое обслуживание и ремонт личного автотранспорта осуществляется на территории гаражных кооперативов, а также на специализированных станциях технического обслуживания (далее СТО). На территории МО «Коношское» расположено 5 СТО. Согласно п. 11.26 СП 42.13330.2011 «СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» СТО следует проектировать из расчета 1 пост на 200 легковых автомобилей. При существующем уровне автомобилизации общая мощность СТО должна составлять 13 постов. С учетом перспективного развития МО необходимо предусмотреть организацию дополнительных СТО.

Заправка транспорта топливом осуществляется на автозаправочных станциях (далее АЗС). На сегодняшний день на территории МО «Коношское» расположена 1 автогазозаправочная станция (далее АГЗС). Согласно п. 11.27 СП 42.13330.2011 «СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» АЗС следует проектировать из расчета 1 топливо-раздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей. Исходя из количества автомобилей (2586 автомобилей) на территории МО «Коношское», общая мощность АЗС должна составлять 2 топливо-раздаточных колонок. Дополнительное размещение АЗС следует предусмотреть по мере нарастания потребности.

На сегодняшний день хранение индивидуального легкового автотранспорта жителей, проживающих на территории МО «Коношское» осуществляется на территории приквартирных и приусадебных участков.

Обеспеченность объектов общественного и производственного назначения требуемым количеством машино-мест для паркования легкового автотранспорта удовлетворительное.

В соответствии с п. 6.33 СП 42.13330.2011 «СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» на селитебных территориях и на прилегающих к ним производственных территориях следует предусматривать гаражи и открытые стоянки для постоянного хранения не менее 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей, при пешеходной доступности не более 800 м, а в районах реконструкции или с неблагоприятной гидрогеологической обстановкой - не более 1500 м.

Открытые стоянки для временного хранения легковых автомобилей следует предусматривать из расчета не менее чем для 70% расчетного парка индивидуальных легковых автомобилей.

Допускается предусматривать сезонное хранение 10 - 15% парка легковых автомобилей в гаражах и на открытых стоянках, расположенных за пределами селитебных территорий поселения.

Большинство передвижений в поселении приходится на личный автотранспорт и

пешеходные сообщения. Проектирование системы общественного транспорта должно полностью отвечать требованиям, предъявляемым в части, касающейся обеспечения доступности объектов общественного транспорта для населения, и, в том числе, для его маломобильных групп.

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

Анализ сложившегося положения дорожно – транспортной инфраструктуры позволяет сделать вывод о существовании на территории муниципального образования «Коношское» ряда недостатков транспортного обеспечения:

- загруженность центральных улиц р.п. Коноша;
- отсутствие капитального покрытия на большинстве второстепенных улиц всех населенных пунктов;
- недостаточный уровень обустройства улично-дорожной сети, в связи с чем, наблюдается высокая аварийность и недостаточная пропускная способность на большинстве перекрестков;
- низкий уровень обеспеченности оборудованными местами хранения автомобильного транспорта, парковочными местами и гаражами.

В перспективе предусматривается улучшение транспортного обслуживания как уже существующих, так и намечаемых районов городской застройки. Предусмотрены мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры, позволяющие создать законченную улично-дорожную сеть, обеспечивающую удобную и надежную транспортную связь жилой застройки с общественным центром и местами приложения труда за счет решения основных задач:

- строительство новой автомобильной дороги Яренск - Котлас - Вельск - Коноша - Кречетово;
- строительство автомобильного обхода п. Коноша, связанного с реконструкцией автомобильной дороги Санкт-Петербург - Каргополь - Котлас - Сыктывкар - Кудымкар - Пермь;
- к перспективным мероприятиям развития железнодорожного транспорта относится строительство дополнительного главного пути на участке Инта - Коноша;
- стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года предусмотрено строительство грузообразующей железнодорожной линии Коноша - Медгора без указания конкретного коридора прохождения;
- совершенствование и развитие объектов придорожного сервиса.

К основным мероприятиям по развитию транспортной инфраструктуры на территории п. Коноша относятся:

- проектирование и строительство участка объездной дороги на участке пр. Октябрьский, 80 – ул. Молодежная, 18;

- капитальный ремонт объездной дороги на участках от пер. ул. Садовая-пер. Февральский, пер Февральский –ул. Лесная, ул. Коллективизации-ул. Садовая, ул. Садовая-ул. Гагарина до пер. Гагарина-ул. Советская;
- строительство тротуаров пр. Октябрьский, ул. Советская;
- строительство аэропорта в п. Коноша.

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

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

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 30.12.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2017);
2. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 13.07.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 06.07.2016);
3. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 15.02.2016) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
4. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 28.11.2015) «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. в силу с 15.01.2016);
5. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 13.08.2015);
6. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 21.01.2016) «О Правилах дорожного движения»;
7. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
8. 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»;
9. Постановление Правительства Архангельской области от 19.04.2016 г. № 123-пп «Об утверждении региональных нормативов градостроительного проектирования Архангельской области»;
10. Постановление Правительства Архангельской области от 08.10.2013 г. № 463-пп «Об утверждении государственной программы Архангельской области «Развитие транспортной системы Архангельской области (2014-2020 годы)»;
11. Генеральный план городского поселения «Коношское» Коношского муниципального района Архангельской области выполнен по заказу Администрации

городского поселения «Коношское» Коношского муниципального района Архангельской области, муниципальный контракт № 1 от 16.01.2013 г.

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 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 муниципального образования «Коношское городское поселение»;

в) развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования «Коношское городское поселение»;

- г) развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в муниципальном образовании «Коношское городское поселение»;
- 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.

2.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. При выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использованием специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д. Проведенный анализ эффективности работ по текущему ремонту и ремонту путем замены верхнего слоя покрытия показывает, что при объеме работ, превышающем 20% от общей площади покрытия, текущий ремонт является неэффективным. Поэтому в Программе предпочтение отдается капитальному ремонту.

Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков «недоремонта».

Учитывая вышеизложенное, в условиях ограниченных финансовых средств стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них.

Применение программно-целевого метода в развитии автомобильных дорог общего пользования МО «Коношское» позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими

рисками:

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

-риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания внутриселковых автомобильных дорог общего пользования;

-риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту внутриселковых автомобильных дорог в соответствии с нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализации Программы существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог общего пользования и достичь запланированных в Программе величин показателей.

Несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации приводит к существенному росту расходов, снижению скорости движения, повышению уровня аварийности.

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом к 2035 году увеличится. Объем перевозок пассажиров автобусами и легковыми автомобилями к 2035 году также увеличится. Прогнозируемый рост количества транспортных средств и увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок на автомобильном транспорте приведет к повышению интенсивности движения на автомобильных дорогах местного значения.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям для экономики и населения муниципального образования и является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений темпов социально-экономического развития МО «Коношское».

В целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение транспортной доступности районов всех населенных пунктов МО «Коношское», обеспечение комплексной безопасности и устойчивости транспортной инфраструктуры, создание безопасных условий движения по улично-дорожной сети на территории МО «Коношское» было выделено финансирование из дорожного фонда на содержание и ремонт улично – дорожной сети. Данные представлены в таблице 12.

Таблица 12

Объемы финансирования мероприятий по содержанию и ремонту улично –
дорожной сети

Дорожное хозяйство	Ед. изм.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
	тыс. руб.	5602	4817	1586	1342	2363

Для эффективного решения проблем транспортной инфраструктуры необходимо продолжение системной реализации мероприятий направленных на комплексное развитие транспортной сети в соответствии с социально-экономическими и градостроительными темпами развития муниципального образования и их обеспеченность финансовыми ресурсами.

Содержание и ремонт муниципальных дорог осуществляется по договорам, заключенным по результатам проведения аукционов согласно титульному списку благоустройства МО «Коношское», капитальный ремонт дорог выполняется в плановом порядке на основании договоров, заключенных по результатам проведения аукционов в объеме выделенных денежных средств.

3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения

3.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения

Прогнозирование развития социальной инфраструктуры опирается на анализ демографической ситуации на территории, процессов рождаемости и смертности, миграции населения, анализ структуры населения, поскольку основная цель социальной инфраструктуры - это удовлетворение потребностей населения.

Общая численность постоянного населения МО «Коношское» на начало 2016 года составляла 12614 человек (52,66 % от общей численности постоянного населения Коношского района).

Таблица 13

Сведения о численности населения МО «Коношское»

№	Населенный пункт	Тип населенного пункта	Население, чел.	В % от общей численности населения поселения
1	Валдеево	деревня	3	0,02
2	Вересово	поселок	296	2,35
3	Верхняя	деревня	10	0,08
4	Даниловская	деревня	1	0,01
5	Заречный	поселок	378	3,00
6	Зеленая	деревня	3	0,02
7	Избное	деревня	8	0,06
8	Колфонд	поселок	4	0,03
9	Коноша	рабочий поселок, административный центр	11789	93,46
10	Кремлево	деревня	49	0,39
11	Кузьминская	деревня	3	0,02
12	Лычное	деревня	0	0,00
13	Мотылево	деревня	10	0,08
14	Норинская	деревня	3	0,02
15	Пархачевская	деревня	9	0,07
16	Паунинская	деревня	6	0,05
17	Темная	деревня	0	0,00
18	Голстая	деревня	5	0,04
19	Тундриха	деревня	4	0,03
20	Харламовская	деревня	13	0,10
21	Чубак	деревня	20	0,16
22	Ширыхановский	поселок	0	0,00

Показатели, характеризующие динамику демографического развития рабочего поселка Коноша, базирующиеся на статистических данных, приведены в таблице 14.

Таблица 14

Показатели демографического развития рабочего поселка Коноша

№№ ПП	Наименование показателя	Ед. изм.	Период – 2012 год
1	Численность постоянного населения (среднегодовая), в том числе:	тысяч человек	12,060
1.1	- в возрасте до 16 лет	тысяч человек	2,304
1.2	- пенсионеров	тысяч человек	4,823
2	Темп роста	% к предыдущему году	н.д
3	Число родившихся	человек	80
4	Число умерших		94
5	Естественный прирост		-14
6	Число прибывших		26
7	Число выбывших		172
8	Миграция		-146
9	Общий коэффициент рождаемости		6,63
10	Общий коэффициент смертности		7,79

Депрессивное состояние экономики поселения на протяжении более 20 лет постперестроечного периода в значительной степени повлияло на развитие демографических процессов (нестабильное функционирование градообразующих предприятий, монопрофильность экономики). Отрицательный естественный прирост в краткосрочном интервале характеризует тенденцию сокращения численности постоянного населения вследствие узкого производства, свойственного депопуляции.

Основными причинами депопуляции в поселке Коноша являются естественная убыль населения, имеющая устойчивый и долговременный характер, а также отрицательное сальдо миграции.

К 2012 году смертность превышает рождаемость в 1,2 раза, а количество человек, выбывших из поселка, в 6,61 раза превосходит численность прибывших.

При анализе возрастной структуры (рисунок 1) прослеживается минимальное преобладание группы населения в трудоспособном возрасте, она составляет около 40,9%, доля лиц старше трудоспособного возраста около 39,9%, что указывает на тенденцию старения населения и сокращения трудовых ресурсов поселка, на молодое население (0-15 лет) приходится 19,1 %.

Рисунок 8

Возрастная структура населения



При прогнозировании численности населения на перспективу, определяется три возможных варианта демографического развития: оптимистический, пессимистический и средний.

Оптимистическое видение требует резкого роста экономики, благодаря которому в ближайшие годы произойдет значительный положительный миграционный прирост населения в трудоспособном возрасте, что привлечет положительные сдвиги в динамики естественного прироста.

Пессимистический сценарий основывается на том, что Российская Федерация в течении длительного периода не сможет выйти из кризисной ситуации, наращивание темпов экономического роста не прогнозируется, в перспективе продолжаться рост смертности, рождаемость останется на предельном уровне, ниже которого она опуститься не сможет.

Средний вариант базируется на постепенном экономическом росте, что позитивно отразится на естественном (сокращение смертности, при одновременном постепенном увеличении рождаемости) и миграционном приросте. Предполагается улучшение социально-экономического положения России, а также учитывает действие мер по снижению смертности и стимулированию рождаемости, в том числе реализацию дополнительных мер, проводимых на региональном уровне. Согласно прогнозу социально-экономического развития Российской Федерации до 2030 года, а также информационных данных статистического бюллетеня «Предположительная численность населения Российской Федерации до 2030 года» Федеральной службы государственной статистики (средний прогноз) средний коэффициент прироста населения составляет 1,127 %.

Расчет изменения численности населения МО «Коношское» до 2035 представлен в таблице 15.

Таблица 15

Прогнозируемые показатели динамики численности населения МО «Коношское» до 2035 года

Период	2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026	2027-2035
	1 этап					2 этап	3 этап
Общая численность населения МО «Коношское»	12758	12903	13049	13197	13343	14112	15610

Рисунок 9

Динамика прогнозируемой численности населения МО «Коношское» до 2035 года



Рисунок 10

Перспективная возрастная структура населения



При формировании прогноза развития застройки территории Коношского городского поселения на период с 2017-2035 гг. применялись информационные данные Схемы территориального планирования Архангельской области и МО «Коношский муниципальный район», а также Генерального плана городского поселения «Коношское».

В целом, жилищное строительство является приоритетным направлением социально-экономической стратегии развития Архангельской области. Необходимо проведение следующих мероприятий:

- реконструкция капитальных зданий с высокой степенью износа;
- ликвидация ветхого и аварийного жилого фонда;
- наращивание объемов нового строительства за счёт всех источников финансирования,
- улучшение жилищных условий, строительство жилья для очередников, молодых специалистов и их семей;
- формирование комфортной среды проживания, благоустройство домов.

В соответствии со Схемой территориального планирования Архангельской области рекомендуемая проектная жилищная обеспеченность предусматривает увеличение на 6 м²/чел.

Объемы нового жилищного строительства (по данным Генерального плана) в МО «Коношское» до 2035 года составят 174,0 тыс. м².

На период до 2020 года в рабочем поселке Коноша проектируется строительство 33 многоэтажных дома (от 2-ух до 5 этажей) общей площадью 20,304 тыс. м² и 95 одноэтажных индивидуальных дома общей площадью 9,060 тыс. м², а также комплексная застройка

района ПГС Горная площадью 32,000 тыс. м² (индивидуальное строительство). Площадь проектируемой застройки составляет 56,294 тыс. м². в настоящее время жилищный фонд рабочего поселка составляет 399,8 тыс. м², из них 10% покинутых (пустующих) домов.

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

Анализ сложившейся экономической ситуации и демографической ситуации в МО «Коношское» позволяет сделать вывод, о предполагаемом росте транспортного спроса, постепенном увеличении объемов и характера передвижения населения на территории МО. Необходимо предусмотреть проведение обследования пассажиропотока, не реже 1 раза в 5 лет, для своевременного уточнения потребностей населения. 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.

На перспективу сохраняется внутригородской общественный транспорт, остановки общественного транспорта размещены с учетом уже существующих остановок и обеспечения радиусов доступности (500 м – для секционной застройки, 800 м – для индивидуальной застройки). Расстояние между остановочными пунктами пассажирского транспорта 400 – 800 м. Положение остановочных пунктов определяется размещением главных объектов тяготения: промышленные предприятия, центр рабочего поселка Коноша, административные, хозяйственные, культурные, выставочные, спортивные, учебные, торговые и другие объекты населенных пунктов. Линии движения общественного транспорта проходят по основным магистральным улицам р. п. Коноша, связывая все планировочные районы поселка с другими населенными пунктами входящими в состав МО «Коношское».

Показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок на перспективу остаются неизменными.

3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта не перетерпит существенных изменений. Основным видом транспорта, обеспечивающим прямую доступность поселка в территориальной структуре Российской Федерации, останется железнодорожный транспорт. Транспортная связь с районным, областными и населенными пунктами будет осуществляться общественным транспортом (автобусное сообщение), внутри населенных пунктов личным транспортом и пешеходное

сообщение. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

3.4. Прогноз развития дорожной сети поселения

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

Основными направлениями развития дорожной сети МО «Коношское» в период реализации Программы будет являться сохранение протяженности, соответствующим нормативным требованиям, автомобильных дорог общего пользования за счет ремонта и капитального ремонта автомобильных дорог, поддержание автомобильных дорог на уровне соответствующем категории дороги, путем нормативного содержания дорог, повышения качества и безопасности дорожной сети.

Реализация Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры МО «Коношское» позволит сохранить существующую сеть автомобильных дорог за счет качественного содержания, осуществления контроля за перевозкой грузов, инструментальной диагностике технического состояния автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, повысить качественные характеристики дорожных покрытий и безопасность дорожного движения за счет проведения целевых мероприятий по ремонту, капитальному ремонту, реконструкции автомобильных дорог, применения новых технологий и материалов, разработки и обновлению проектов организации дорожного движения.

Транспортное обслуживание МО «Коношское» предусматривается с использованием существующих автомобильных дорог, магистральных и жилых улиц и прокладкой новых связей между жилыми районами, близлежащими населенными пунктами, объектами массового тяготения.

3.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

Прогноз изменения уровня автомобилизации и потребности в объектах транспортной инфраструктуры у населения муниципального образования «Коношское» представлен в таблице.

Таблица 16

Прогноз изменения уровня автомобилизации и объектами транспортной инфраструктуры

Показатели	2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026	2027-2035
Общая численность населения МО «Коношское», чел.	12758	12903	13049	13197	13343	14112	15610
Количество легковых автомобилей у населения, ед.	2586	2955	3106	3233	3336	3796	4527
Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	219	229	238	245	250	269	290

С учетом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, возможно повышение интенсивности движения на отдельных участках дорог с образованием незначительных заторов в утренние и вечерние часы. Потенциально в зону риска попадают магистральные улицы р.п. Коноша такие как: ул. Советская и проспект Октябрьский, а также в западная часть поселения по улице Мамонова.

Планируемая потребность объектов дорожного сервиса в р.п. Коноша определена исходя из:

- обеспеченности населения легковыми автомобилями на расчетный срок - 290 ед. / 1000 чел.;

- проектной численности жителей 15,610 тыс. человек.

Расчетное количество автомобилей составляет 4527 ед.

Требования к обеспеченности легкового транспорта автозаправочными станциями (АЗС), станциями технического обслуживания (СТО) в поселении обозначены в СП 42.13330.2011 «СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»:

- согласно п. 11.27 потребность в АЗС составляет: 1 топливо-раздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей;

- согласно п. 11.26 потребность в СТО составляет: 1 пост на 200 легковых автомобилей;

- согласно п. 6.33 организация хранения индивидуального транспорта должна осуществляться исходя из обеспеченности гаражами и стоянками постоянного хранения не менее 90 %.

В соответствии с проведенными расчетами необходимо предусмотреть на расчетный срок:

- СТО - суммарной мощностью 22 постов;

- АЗС - суммарной мощностью 3 топливо-раздаточные колонки;

– сооружений для постоянного хранения транспорта жителей многоэтажной, среднеэтажной и малоэтажной застройки суммарной мощностью 4074 машино-мест.

В индивидуальной жилой застройке хранение автотранспорта осуществляется на приусадебных участках. Данного количества мест хранения недостаточно для обеспечения необходимой потребности.

В развитие транспортной инфраструктуры территории и для создания максимально комфортной среды обитания жилого населения проектом предусмотрено устройство открытых наземных парковок и строительство гаражей индивидуального транспорта.

3.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Предполагается постепенное снижение аварийности. 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.

При сохранении сложившейся тенденции на снижение количества аварий, в том числе с участием пешеходов, предполагается в целом 150 ед. ДТП к 2030 году. Обстоятельства, которые повлияют на снижение аварийности, станут выполнение предписаний, выданных ОГИБДД УМВД по Коношскому району Архангельской области, а также выполнение работ по содержанию, текущему и капитальному ремонту дорог в Октябрьском сельском поселении.

Таблица 17

Статистика аварийности на первую очереди и расчетный срок Программы

№ п/п	Показатели	2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026	2027-2035
1	Количество автомобилей, ед.	2586	2955	3106	3233	3336	3796	4527
2	Число зарегистрированных ДТП, ед	48	45	40	37	35	20	10
3	Количество погибших в ДТП, ед.	0	0	0	0	0	0	0
4	Количество раненых в ДТП, ед.	2	1	1	1	1	0	0

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за следующих причин:

- постоянно возрастающая мобильность населения

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

Чтобы не допустить негативного развития ситуации, необходимо:

- Создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети всех населённых пунктов;
- Повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;
- Повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования – установка средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков).

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

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

В период действия Программы, предполагается изменение структуры, маршрутов и объемов грузовых и пассажирских перевозок. Возможной причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения, станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности, в связи с чем, усилится влияние факторов, рассмотренных в п. 2.10. В целом все большее количество легковых транспортных средств принадлежащих населению соответствует современным экологическим нормам и стандартам, в связи с чем в рассматриваемом периоде возможно прогнозировать незначительное увеличение негативного воздействия на окружающую среду. Дополнительными факторами, стабилизирующими ситуацию, можно рассматривать выбытие из эксплуатации транспортных средств низких экологических классов в соответствии с их износом. На общественном муниципальном транспорте планируется внедрение эко топлива. При увеличивающемся объеме выбросов и в связи со снижением в их составе концентрации вредных веществ, можно сделать выводы о незначительном увеличении нагрузки на окружающую среду от автомобильного транспорта.

При реализации в рассматриваемом периоде планов развития железнодорожной сети возрастет нагрузка на окружающую среду.

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

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

- мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

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

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

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

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

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

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

Реализация указанных мер будет осуществляться на основе повышения экологических требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог. Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог.

4. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненную оценку по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта

Анализируя сложившуюся ситуацию можно выделить три принципиальных варианта развития транспортной инфраструктуры:

- оптимистичный – развитие происходит в полном соответствии с положениями генерального плана с реализацией всех предложений по реконструкции и строительству;

- реалистичный – развитие осуществляется на уровне необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения и доступности, сложившихся на территории МО «Коношское» центров тяготения. Вариант предполагает реконструкцию существующей улично – дорожной сети и строительство отдельных участков дорог;

- пессимистичный – обеспечение безопасности передвижения на уровне выполнения локальных ремонтно – восстановительных работ.

В таблице 18 представлены укрупнённые показатели вариантов развития транспортной инфраструктуры.

Таблица 18

Укрупнённые показатели развития транспортной инфраструктуры

№ п/п	Показатель	Ед. изм.	Варианты развития		
			Оптимистичный	Реалистичный	Пессимистичный
1.	Индекс нового строительства	%	5,70	0,00	0,00
2.	Удельный вес дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции)	%	0	79,6	100
3.	Прирост протяженности дорог	км	5,00	0	0
4.	Общая протяженность муниципальных дорог МО «Коношское»	км	154,89	86,405	86,405

В рамках реализации данной Программы, предлагается принять второй вариант как наиболее вероятный в сложившейся ситуации.

5. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение комплекса мероприятий.

5.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Целью политики в сфере развития транспортной инфраструктуры является формирование единого экономического пространства городского округа на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры.

Для достижения указанной цели предусмотрено решение следующих задач.

1. Обеспечение транспортной доступности для отраслей производства и населения посредством развития автодорожного и железнодорожного сообщения.
2. Создание полноценной региональной наземной транспортной инфраструктуры.
3. Развитие аэропортовой сети и воздушного транспорта.

Основным направлениями решения поставленных задач будет обеспечение транспортной доступности для отраслей производства и населения, в том числе:

- реконструкция автомобильной дороги Коноша-Вожега на участке Коноша-Ерцево (в соответствии с государственной программой «Развитие транспортной системы Архангельской области (2014-2020 годы)»). Срок реализации проекта – 2019-2022 годы, ввод в 2022 году – 11,0 км. Мероприятие осуществляется за счет средств федерального бюджета в размере 11 411,3 тыс. рублей;

- продолжение реконструкции автомобильной дороги Коноша-Вожега протяженностью 30 км;

- строительство автодороги регионального значения Яренск – Котлас – Вельск – Коноша – Кречетово – Вытегра (Вологодская область) – Санкт-Петербург;

- строительство новой железнодорожной линии: Коноша – Медгора (г. Медвежьегорск, Республика Карелия) в коридоре Ерцево – Солза, что позволит существенно сократить железнодорожную связь Санкт-Петербурга с Архангельской областью и Республикой Коми (целесообразность строительства будет ориентирована на освоение рудных месторождений Пудожского района Республики Карелия).

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

На расчетную перспективу маршруты движения общественного транспорта останутся неизменными. При резко возрастающей транспортной подвижности населения в

пределах муниципального образования возможно предусмотреть планомерное увеличение количественного состава городского пассажирского транспорта (малой и средней вместимостью).

Для информирования населения на перспективу рассматривается установка светодиодных информационных табло содержащие информацию о маршрутах.

Генеральным планом МО «Коношское» предусмотрено строительство аэропорта легкомоторной авиации в п. Коноша.

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

В целях повышения безопасности дорожного движения и улучшения обслуживания пользователей предусмотрено обустройство автомобильных дорог местного значения объектами дорожного сервиса и другими предприятиями, оказывающими услуги участникам движения.

Требования к обеспеченности легкового транспорта автозаправочными станциями (АЗС), станциями технического обслуживания (СТО) в поселении обозначены в СП 42.13330.2011 «СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»:

– согласно п. 11.27 потребность в АЗС составляет: 1 топливо-раздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей;

– согласно п. 11.26 потребность в СТО составляет: 1 пост на 200 легковых автомобилей;

– согласно п. 6.33 организация хранения индивидуального транспорта должна осуществляться исходя из обеспеченности гаражами и стоянками постоянного хранения не менее 90 %.

В соответствии с проведенными расчетами необходимо предусмотреть на расчетный срок:

– СТО - суммарной мощностью 22 постов;

– АЗС - суммарной мощностью 3 топливо-раздаточные колонки;

– сооружений для постоянного хранения транспорта жителей многоэтажной, среднеэтажной и малоэтажной застройки суммарной мощностью 4074 машино-мест.

Увеличение парка автомобилей потребует развития предприятий автосервиса, станций технического обслуживания. Для повышения качества технического обслуживания автомобильного транспорта, развития сети автомобильных заправочных станций, станций технического обслуживания планируется:

- строительство автоматической мойки машин;
- строительство АЗС (газонаполнительная станция) на въезде в р.п. Коноша;
- строительство СТО - в районе размещения крупной зоны гаражей индивидуального транспорта;

- организации многоступенчатой системы мелкого ремонта и технического обслуживания (на 2-3 поста) на территории зон крупных гаражных кооперативов, предприятий или в пределах коммунально-складских зон.

В муниципальном образовании «Коношское» основными принципами размещения и строительства новых объектов постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей являются:

- сохранение существующих объектов хранения транспортных средств;
- продолжить сооружение боксовых гаражей;
- организовать открытые стоянки постоянного хранения;
- считать, что автомобили, принадлежащие населению, проживающему в индивидуальных домах, размещаются на соответствующих участках.

В дальнейшем необходимо предусматривать организацию мест стоянок автомобилей возле зданий общественного назначения с учётом прогнозируемого увеличения уровня автомобилизации населения. Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

1. Осуществление строительства гаражей для хранения личного легкового автотранспорта осуществляется в комплексе с жилыми домами на территории среднеэтажной и малоэтажной многоквартирной жилой застройки населенных пунктов;
2. Оборудование открытых стоянок для временного хранения автотранспорта предусматриваются в общественных центрах населенных пунктов;
3. Организация общественных стоянок в местах наибольшего скопления автомобилей.

При подготовке проектной документации в обязательном порядке необходимо предусмотреть выполнение требований к размещению автостоянок для транспорта инвалидов в соответствии с СП 59.13330.2012.

В соответствии с п. 4.2.1 СП 59.13330.2012, на индивидуальных автостоянках на участке около или внутри зданий учреждений обслуживания следует выделять 10% мест (но не менее одного места) для транспорта инвалидов, в том числе 5% специализированных мест для автотранспорта инвалидов на кресле-коляске из расчета, при числе мест:

- до 100 включительно – 5%, но не менее одного места;
- от 101 до 200 – 5 мест и дополнительно 3%;
- от 201 до 1000 – 8 мест и дополнительно 2%;
- 1001 место и более – 24 места плюс не менее 1% на каждые 100 мест свыше.

Места для личного автотранспорта инвалидов желательно размещать вблизи входа в предприятие или в учреждение, доступного для инвалидов, но не далее 50 м, от входа в жилое здание – не далее 100 м.

Площадки для остановки специализированных средств общественного транспорта, перевозящих только инвалидов (социальное такси), следует предусматривать на расстоянии не далее 100 м от входов в общественные здания.

Индивидуальный транспорт жителей индивидуальной жилой застройки планируется хранить на приусадебных участках. Предполагается, что ведомственные и грузовые автомобили будут находиться на хранении в коммунально-складской и промышленной зоне.

5.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Повышение уровня безопасности на автомобильных дорогах местного значения предполагается достигать за счет обустройства пешеходных переходов, освещения участков автомобильных дорог, установления искусственных неровностей, дорожных знаков, светофоров, нанесения дорожной разметки и других мероприятий.

Для поддержания экологически чистой среды, при небольших отрезках для корреспонденции, на территории р.п. Коноша Программой предусматривается система пешеходных улиц.

Программой предусматривается создание без барьерной среды для мало мобильных групп населения. С этой целью при проектировании общественных зданий должны предъявляться требования по устройству пандусов с нормативными уклонами, усовершенствованных покрытий тротуаров и всех необходимых требований, отнесённых к созданию без барьерной среды.

Мероприятия по данному разделу:

1. Формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением;
2. Устройство велодорожек в поперечном профиле главных улиц;
3. Обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию без барьерной среды;
4. Организация тротуаров на ул. Советская и пр. Октябрьский;
5. Реконструкция тротуаров в деревянном исполнении;
6. Организация пешеходных переходов;
5. Организация тротуаров в районах перспективной застройки;
6. Организация велосипедных дорожек в парке поселка Коноша (на расчетный срок).

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

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

В целях упорядочения организации дорожного движения планируется внедрение комплекса сбора и обработки информации о транспортных средствах, осуществляющих грузовые перевозки по автомобильным дорогам местного значения. Реализация

мероприятий позволит обеспечить учет и анализ грузопотоков, повысить обоснованность принятия решений по развитию дорожной сети, а также применять меры административного воздействия к перевозчикам, нарушающим установленные правила перевозки грузов.

Кроме того, на перспективу планируется строительство тоннеля на участке ул. Советская-ул. Олимпийская для прохождения большегрузного транспорта до 40 тонн. Данное мероприятие позволит на долгие годы сохранить срок службы и разгрузить участок железнодорожного переезда на ул. Советская- ул. Олимпийская.

5.6. Мероприятия по организации дорожного движения Коношского городского поселения

В перспективе возможно снижение безопасности дорожного движения и повышение загруженности дорог из-за следующих причин:

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

Чтобы не допустить негативного развития ситуации, необходимо провести следующие мероприятия на территории муниципального образования «Коношское»:

- создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети населенных пунктах;
- повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди участников дорожного движения, в том числе среди несовершеннолетних;
- развитие системы оказания помощи пострадавшим в ДТП;
- своевременная обработка противогололедными материалами;
- нанесение в летний период времени горизонтальной разметки, с применением современных лакокрасочных и световозвращающих материалов;
- ремонт дорожного покрытия;
- установка в летний период искусственных дорожных неровностей;
- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования, установка средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков), содержание дорожной разметки, установка ограждений, установка светофорных объектов.

При подготовке проектной документации в обязательном порядке необходимо предусмотреть выполнение мероприятий по обеспечению доступности зданий и сооружений для маломобильных групп населения согласно СНиП 35-01-2001 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения», в том числе устройство:

- пониженных бортов в местах наземных переходов, а также изменения конструкций покрытия тротуаров в местах подходов к переходам для ориентации инвалидов по зрению с изменением окраски асфальта;
- пешеходных ограждений в местах движения инвалидов, на участках, граничащих с высокими откосами и подпорными стенками;
- пандусов и двухуровневых поручней, а также горизонтальных площадок для отдыха – на лестничных сходах;
- звуковых устройств для слабовидящих на светофорных объектах;
- дорожных знаков и указателей, предупреждающих о движении инвалидов.

Повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения предусматривает формирование знаний и навыков по безопасному дорожному движению, информирование о ситуациях, потенциально приводящих к ДТП, повышение культуры на дорогах, создание в обществе нетерпимости к фактам пренебрежения социально-правовыми нормами и правового нигилизма на дорогах.

Реализация организационно-планировочных и инженерных мер, направленных на совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов предусматривают обеспечение безопасного участия пешеходов в дорожном движении, устранение и профилактика возникновения опасных участков дорожного движения, пробок и заторов, организацию транспортного планирования с целью обеспечения безопасного и эффективного движения.

Мероприятия, направленные на развитие системы оказания помощи пострадавшим в ДТП предусматривают обеспечение оперативности и качества оказания медицинской помощи пострадавшим в ДТП, обеспечение территориальной доступности медицинских учреждений, повышение уровня координации служб, участвующих в оказании помощи пострадавшим в ДТП, а также сокращение времени проведения спасательных работ при ДТП на дорогах автономного округа и совершенствование деятельности подразделений противопожарной службы и поисково-спасательных отрядов автономного округа при спасении и оказании помощи пострадавшим в ДТП.

5.7. Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем

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 городов, 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 города.

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 транспортного процесса, комфорта для всех участников движения.

Достижение указанных целей в составе ИТС в качестве первоочередных требуется реализация задач по созданию и совершенствованию подсистем:

- обеспечения актуальной и достоверной информацией о функционировании транспортного комплекса всех участников движения, органов управления транспортным комплексом, участников транспортной деятельности и потребителей услуг транспортного комплекса;

- управления транспортными потоками с минимизацией задержек транспортных средств (в первую очередь городского пассажирского транспорта) и негативного влияния на окружающую среду;

- автоматизации контроля нарушений правил дорожного движения, особенно тех которые влияют на пропускную способность улично-дорожной сети и безопасность движения;

- управления работой пассажирского транспорта, обеспечению надежности его работы и увеличению скорости и регулярности движения;

- мониторинга погодных условий и состояния окружающей среды;

- электронных платежей за транспортные услуги;

Важной является задача по интеграции работы указанных систем между собой.

Основным нормативным документом определяющим состав элементов ИТС и ее построение является ГОСТ Р ИСО 14813-1-2011. Интеллектуальные транспортные системы. Схема построения архитектуры интеллектуальных транспортных систем. Часть 1. Сервисные домены в области интеллектуальных транспортных систем, сервисные группы и сервисы). В соответствии с которым развитие ИТС методологически базируется на системном подходе, формируя ИТС как взаимодействующие системы (совокупности систем), а не отдельные модули (сервисы) одной (единой) системы.

В соответствии с данным ГОСТом полное развитие ИТС предусматривает 11 сервисных доменов:

- информирование участников движения - обеспечение пользователей ИТС статической и динамической информацией о состоянии транспортной сети, включая модальные перемещения и перемещения посредством трансферов;

- управление дорожным движением и действия по отношению к его участникам - управление движением транспортных средств, пассажиров и пешеходов, находящихся в транспортной сети;

- конструкция транспортных средств - повышение безопасности, надежности и эффективности функционирования транспортных средств посредством предупреждения пользователей или управления системами или агрегатами транспортных средств;

- грузовые перевозки - управление коммерческими перевозками - перемещением грузов и соответствующим транспортным парком, ускорение разрешительных процедур для грузов на национальных и юридических границах, ускорение кроссmodalных перемещений грузов с полученными разрешениями;

- общественный транспорт - функционирование служб общественного транспорта и предоставление информации перевозчикам и пользователям, учитывая аспекты мультимодальных перевозок;

- службы оперативного реагирования - обслуживание инцидентов, определяемых как чрезвычайные обстоятельства (авария);

- электронные платежи на транспорте - транзакции и резервирование в транспортном секторе;

- персональная безопасность, связанная с дорожным движением, - защита пользователей транспортного комплекса, включая пешеходов и участников движения с повышенной уязвимостью;

- мониторинг погодных условий и состояния окружающей среды - деятельность, направленная на мониторинг погоды и уведомление о ее состоянии, а также о состоянии окружающей среды;

- управление и координация при чрезвычайных ситуациях - деятельность, связанная с транспортом, осуществляемая в рамках реагирования на природные катаклизмы, общественные беспорядки или террористические акты;

- национальная безопасность - деятельность, которая непосредственно защищает или смягчает последствия причинения вреда или ущерба физическим лицам и предприятиям, вызванные природными катаклизмами, общественными беспорядками или террористическими актами.

При этом в ГОСТ указывается, что приведенная выше категоризация, подразумевающая 11 доменов, не предписывает, чтобы любые архитектуры ИТС состояли из такого же набора доменов. Конкретная архитектура должна наилучшим образом соответствовать условиям конечного ее применения и должна быть независимой от сервисов, которые она поддерживает.

Выбор приоритетных сервисных доменов, развитие которых необходимо в кратчайшие сроки должен быть ориентирован на решение наиболее острых проблем функционирования транспортного комплекса. В настоящее время это проблема постоянно возникающих заторов, вследствие которых существенно возрастают затраты времени на передвижения, ухудшается экологическая обстановка. Основная причина возникновения

заторов - это несоответствие пропускной способности транспортной инфраструктуры (прежде всего УДС) и транспортной нагрузки.

Пропускная способность УДС определяется пропускной способностью перегонов и перекрестков. Как показывает анализ, на перегонах основная причина снижения пропускной способности – парковка с нарушением ПДД (перпендикулярно, в 2 ряда, в запрещенных местах и т.д.). На перекрестках основными причинами снижения пропускной способности являются следующие:

- нарушения ПДД, такие как проезд на запрещающий сигнал и выезд на «забитый» перекресток;

- неэффективное светофорное регулирование, из-за режимов не соответствующих транспортной ситуации, ручного регулирования, применения устаревших технологий управления.

Отдельно следует выделить подходы к перекресткам, хотя они и являются частью перегона. На подходах к перекресткам с целью канализации потоков по маневрам обязательно необходимо обеспечивать работу всех полос движения. В случае нахождения в крайних правых полосах припаркованных автомобилей и стабильных пешеходных потоков, пропускная способность перекрестков резко снижается. Для решения этой задачи следует устанавливать знаки запрета остановки на подходах к перекресткам и, именно здесь, обеспечивать работу эвакуации неправильно припаркованных транспортных средств и устанавливать системы автоматической фиксации нарушений.

Основными путями снижения транспортной нагрузки в условиях сформировавшейся городской среды являются переориентация передвижений населения с индивидуального на городской общественный пассажирский транспорт, повышение «разумности» поведения участников движения за счет повышения их информированности, введение ограничительных мер и обеспечение контроля за их соблюдением. Все это работает только в сочетании с повышением качества работы общественного транспорта.

С учетом вышеизложенного, в качестве приоритетных доменных сервисов, которые необходимо развивать в первую очередь необходимо выделить следующие (в порядке убывания их значимости):

- управление дорожным движением и действия по отношению к его участникам, прежде всего, развитие эффективно работающей АСУДД;

- общественный транспорт, прежде всего в части совершенствования управления пассажирскими перевозками и повышения уровня надежности его функционирования и информационного обеспечения пользователей;

- информирование участников движения, включая создание системы мониторинга транспортной ситуации, необходимой для выработки решений по управлению транспортным комплексом, развития и функционирования АСУДД, он-лайн информирование участников движения;

С целью повышения безопасности функционирования транспортного комплекса также крайне важным является развитие сервисного домена «мониторинг погодных

условий и состояния окружающей среды»).

Практическая реализация ИТС в МО «Коношское» позволит существенно улучшить качество транспортного обслуживания населения, позволит администрации МО «Коношское» своевременно принимать управленческие решения по транспортной отрасли.

5.8. Мероприятия по развитию сети дорог поселения

В целях повышения качественного уровня улично – дорожной сети муниципального образования «Коношское», снижения уровня аварийности, связанной с состоянием дорожного покрытия и доступности территорий перспективной застройки, предлагается в период действия Программы реализовать комплекс мероприятий по проектированию, строительству и реконструкции дорог муниципального образования «Коношское».

Основным направлением деятельности в области дорожного хозяйства является реализация мероприятий, связанных с обеспечением сохранности и поддержанием работоспособности автомобильных дорог общего пользования регионального и местного значения и искусственных сооружений на них (в первую очередь их содержание и ремонт, включая капитальный), а также строительством новых и модернизацией имеющихся дорог и искусственных сооружений на них.

В рамках задачи, предусматривающей ремонт (реконструкция) автомобильных дорог местного значения, в соответствии с нормативным требованиям, предусмотрены мероприятия по реконструкции перегруженных движением участков автомобильных дорог, ликвидации грунтовых разрывов и реконструкции участков дорог, имеющих переходный тип дорожной одежды проезжей части, реконструкции искусственных сооружений для приведения их характеристик в соответствие с параметрами автомобильных дорог на соседних участках, повышения безопасности движения, увеличения грузоподъемности, долговечности и эксплуатационной надежности

На первую очередь и расчетную перспективу в МО «Коношское» планируется реализация следующих мероприятий:

- строительство новой автомобильной дороги Яренск - Котлас - Вельск - Коноша - Кречетово;
- строительство автомобильного обхода п. Коноша, связанного с реконструкцией автомобильной дороги Санкт-Петербург - Каргополь - Котлас - Сыктывкар - Кудымкар - Пермь;
- к перспективным мероприятиям развития железнодорожного транспорта относится строительство дополнительного главного пути на участке Инта - Коноша;
- стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года предусмотрено строительство грузообразующей железнодорожной линии Коноша - Медгора без указания конкретного коридора прохождения;
- проектирование и строительство участка объездной дороги на участке пр. Октябрьский, 80 – ул. Молодежная, 18;

- капитальный ремонт объездной дороги на участках от пер. ул. Садовая-пер. Февральский, пер Февральский –ул. Лесная, ул. Коллективизации-ул. Садовая, ул. Садовая-ул. Гагарина до пер. Гагарина-ул. Советская;

- строительство аэропорта легкомоторной авиации в п. Коноша.

К возможным вариантам развития улично-дорожной сети и ее оптимизации можно отнести строительство автомобильного моста через железно-дорожную сеть. В программе рассматривалось 2 варианта расположения моста соединяющие ул. Свободы-ул. Тельмана, ул. Мамонова- пр. Октябрьский. Наиболее оптимальным и экономически целесообразным по результатам расчетов определен 2 вариант. Предполагается строительство автомобильного моста через железнодорожные пути в районе ул. Мамонова-пр. Октябрьский (длина 85,5 м, ширина 9,5 м.). Реализация мероприятия позволит не только снизить транспортную нагрузку на улично-дорожную сеть и разгрузить железнодорожный переезд по ул. Советская, но и упростит работу экстренных служб, ведь при возникновении чрезвычайных ситуаций уходит много времени чтобы объехать железнодорожные пути.

Кроме того, Заказчиком Программы было предложено мероприятие – строительство тоннеля на участке ул. Советская-ул. Олимпийская для прохождения грузового транспорта весом до 40 тонн. Данное мероприятие позволит на долгие годы сохранить срок службы и разгрузить участок железнодорожного переезда на ул. Советская-ул. Олимпийская.

На равне с представленными выше мероприятиями, направленными на расширение улично-дорожной сети, снижению нагрузки на улично-дорожную сеть и ее оптимизации необходимо выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.

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

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

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

- мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива. Для снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и возникающих ущербов необходимо:

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

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

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

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

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

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

Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива.

Уменьшение выбросов вредных веществ возможно при более рациональной схеме организации движения на маршруте транспортных средств, снижающей время движения транспортных средств по улично-дорожной сети, количество остановок, время задержек, повышающей скорость сообщения. Необходимо добиваться как можно меньшего времени движения транспортных средств на переходных режимах, поскольку именно при переходных режимах наблюдается повышенный выброс загрязняющих веществ.

Мероприятия, призванные обеспечить снижение загрязнения атмосферного воздуха, связаны с мероприятиями, принимаемыми для улучшения общей транспортной ситуации в городе. К таким мероприятиям, помимо действий, связанных с улучшением эксплуатационных свойств транспортных средств, качества используемых бензинов и других расходных материалов, относятся и средства организации дорожного движения, а именно:

- внедрение технических средств, поддерживающих эффективные технологии управления дорожным движением;

- оптимизация режимов светофорного регулирования транспортных и пешеходных потоков на перекрестках;
- решение организационных вопросов, связанных с регулярной корректировкой режимов работы светофорных объектов (включение в состав служб УГИБДД лиц, в служебные обязанности которых входит систематический мониторинг состояния транспортных потоков и расчет оптимальных режимов регулирования);
- реконструкция и развитие улично-дорожной сети с целью снижения загрузки улиц и отвода грузового транспорта из центральной части р.п. Коноша;
- приведение существующей системы дислокации дорожных знаков, разметки и дорожных ограждений к реальным условиям движения, разработка нормативного документа - Проект организации дорожного движения;
- внедрение многопрограммного управления, а в последствии АСУДД и организация координации управления светофорными объектами.

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

В Архангельской области активно внедряется использование системы ГЛОНАСС на автотранспорте. Объектами внедрения, в основном, являются автобусы, задействованные как на межмуниципальных, так и на внутримunicipальных маршрутах общего пользования. Аппаратурой ГЛОНАСС оборудовано более 40 автобусов. Аппаратурой GPS, ГЛОНАСС/GPS оборудовано более 800 единиц автотранспортных средств и коммунальной техники.

В областном центре создана постоянно действующая служба диспетчерского контроля на базе МУП «Архангельское предприятие пассажирских перевозок». Получаемая от использования навигационных систем информация в режиме реального времени используется в целях контроля работы автотранспортных средств и коммунальной техники на линии, в том числе соблюдения установленного скоростного режима, выполнения установленного расписания движения, своевременного выхода транспортных средств на линию.

Согласно постановлению Правительства Архангельской области от 30 октября 2012 г. № 485-пп «О региональной системе мониторинга транспортных средств с использованием аппаратуры спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS на территории Архангельской области» развивается региональная система мониторинга транспортных средств на базе государственного бюджетного учреждения Архангельской области «Архангельский телекоммуникационный центр».

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения МО «Коношское», предусмотрены мероприятия, направленные на повышение уровня обустройства

автомобильных дорог, создание интеллектуальных систем организации движения, развитие надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства и обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

Создание информационно-аналитической системы управления общественным транспортом обусловлено необходимостью повышения эффективности управления общественным транспортом и мониторинга его функционирования. Основными задачами данной системы являются:

1. Осуществление мониторинга функционирования общественного транспорта;
2. Формирование и оптимизация единой маршрутной сети общественного транспорта;
3. Осуществление единого диспетчерского управления общественным транспортом.

В настоящее время маршрутные автобусы МО «Коношское» не оборудованы спутниковой системой ГЛОНАСС, автоинформаторами. Единая дежурно-диспетчерская с использованием навигационной системы ГЛОНАСС/GPS также отсутствует.

В целом, данная система позволяет осуществлять контроль за работой общественного транспорта:

- 1) нахождение автобусов на маршрутах;
- 2) время начала и окончания работы автобусов на маршрутах;
- 3) интервалов движения согласно расписания;
- 4) отклонение от заданного маршрута.

Осуществление диспетчерского управления общественным транспортом обеспечивает оперативное управление общественным транспортом и формирует объективную информацию о его функционировании. Для этого планируется в рамках информационно-аналитической системы управления общественным транспортом информационно объединить центральные диспетчерские службы муниципального образования, диспетчерские пункты на транспортных предприятиях.

Диспетчерское управление общественным транспортом обеспечит:

- повышение качества транспортного обслуживания населения за счет непрерывного автоматизированного контроля движения в режиме реального времени;
- координацию и синхронизацию работы всех видов общественного транспорта за счет увязки интервалов движения по периодам дня на соприкасающихся маршрутах;
- повышение эффективности использования подвижного состава за счет сокращения непроизводительных потерь времени на маршруте и рационального использования подвижного состава и резерва на наиболее загруженных направлениях;
- повышение безопасности пассажирских перевозок за счет оперативного оповещения водителей транспортных средств об авариях и чрезвычайных ситуациях на маршрутной сети и информационного обеспечения мероприятий по ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий и чрезвычайных ситуаций посредством организации связи водителей транспортных средств, участников дорожно-транспортных происшествий с представителями оперативных служб (скорая помощь, полиция и др.);

- предоставление информации населению о расписаниях движения общественного транспорта через информационно-телекоммуникационную сеть Интернет, информационные киоски, в Call-центрах по городской и сотовой телефонной связи и через другие средства информирования населения;

- оперативное информирование пассажиров на остановках общественного транспорта с помощью остановочных табло об ожидаемом времени прибытия (отправления) общественного транспорта, номере маршрута и фактическом времени прибытия очередного транспортного средства;

- полный переход на автоматизированный учет и контроль организации работы транспортного комплекса путем интеграции вокзалов, автостанций, транспортных предприятий и транспортных средств в единое информационное пространство.

Внедрение интеллектуальных систем на всем общественном транспорте рассматривается как второстепенное мероприятие на расчетный срок действия Программы.

5.11. Предложения по очередности мероприятий

Основные направления деятельности, на срок реализации Программы, должны быть направлены на полноценное удовлетворение потребностей населения в транспортных услугах и организации транспортного обслуживания населения в границах муниципального образования «Коношское», а так же за его пределами.

Основные мероприятия в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности:

- Создание твердого покрытия проезжей части и тротуаров во всех населённых пунктах;

- Разработка основных направлений инвестиционной политики в области развития автомобильных дорог местного значения;

- Информационное обеспечение пользователей автомобильными дорогами общего пользования местного значения.

Предусматривается создание системы автомобильных улиц и дорог, обеспечивающих необходимые транспортные муниципальное образование «Коношское» с сохранением существующей структуры улично-дорожной сети и с созданием четко выраженной структуры, классифицированной по назначению и параметрам движения, обеспечивающей пропуск возрастающих транспортных потоков, а также выходы на внешние автодороги.

В связи с увеличением территорий под строительство индивидуального жилья увеличится транспортная нагрузка на улично-дорожную сеть.

Проектные решения по развитию сети внешних автодорог заключаются не только в проведении ремонтных мероприятий автодорог местного значения, обеспечивающих населенные пункты устойчивыми внутренними и внешними транспортными связями, но и

ремонт дорог районного значения проходящих по территории муниципального образования «Коношское».

На первую очередь реализации Программы требуется выполнить мероприятия по строительству пешеходных дорожек и установке дорожных знаков в муниципальном образовании «Коношское».

Предложенная структура улично-дорожной сети максимально решает транспортные проблемы: обеспечивает необходимыми связями населенные пункты, повышает плотность главных и основных улиц, обеспечивает удобные выходы на региональные автодороги, а также решает проблему движения грузового транспорта в обход районов жилой застройки р.п. Коноша.

Сложившаяся, транспортная инфраструктура на весь расчётный срок удовлетворит потребности транспортных перевозок МО. Проектным предложением предлагается расширить систему придорожного сервисного обслуживания транспортных средств, что привлечет дополнительные рабочие места и увеличит налогооблагаемую базу. Основная финансово-инвестиционная нагрузка должна пойти на поддержку в надлежащем состоянии сети автодорог МО и улучшения покрытия дорожного полотна.

Выполнение включённых в Программу организационных мероприятий, при условии разработки эффективных механизмов их реализации и поддержки со стороны Администрации муниципального образования «Коношское», позволит достичь целевых показателей транспортной инфраструктуры муниципального образования «Коношское» на расчетный срок. Достижение целевых индикаторов в результате реализации Программы характеризует будущую модель транспортной инфраструктуры муниципального образования «Коношское».

6. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Коношского городского поселения

Основной целью Программы является развитие современной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение доступности и безопасности услуг транспортного комплекса для населения МО «Коношское».

Для достижения основной цели программы необходимо решить следующие задачи:

– выполнение комплекса работ по поддержанию, оценке надлежащего технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и искусственных сооружений на них (содержание дорог и сооружений на них), а также других объектов транспортной инфраструктуры;

– выполнение комплекса работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности (ремонт дорог);

– выполнение комплекса работ по замене или восстановлению конструктивных элементов автомобильных дорог, дорожных сооружений и их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильных дорог и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности (капитальный ремонт дорог и сооружений на них);

– подготовка проектной документации на строительство, реконструкцию капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них;

– увеличение протяженности, изменение параметров автомобильных дорог общего пользования, ведущее к изменению класса и категории автомобильной дороги (строительство или реконструкция дорог и искусственных сооружений на них).

Поскольку мероприятия Программы, связанные с содержанием, ремонтом и капитальным ремонтом, носят постоянный, непрерывный характер, а мероприятия по реконструкции и строительству дорог имеют длительный производственный цикл, а финансирование мероприятий Программы зависит от возможности бюджетов всех уровней, то в пределах срока действия Программы этап реализации соответствует одному году. Задачей каждого этапа является 100-процентное содержание всей сети дорог и неувеличение показателя «Доля протяженности автомобильных дорог местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог местного значения».

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета и бюджета муниципального образования муниципальное образование

«Коношское», а также внебюджетные источники. Объемы финансирования мероприятий из областного бюджета определяются после принятия областных программ и подлежат уточнению после формирования областного бюджета на соответствующий финансовый год с учетом результатов реализации мероприятий в предыдущем финансовом году.

Транспортная система муниципального образования «Коношское» является элементом транспортной системы Коношского муниципального района и Архангельской области, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений для органов местного самоуправления и органов власти Коношского муниципального района и Архангельской области по развитию транспортной инфраструктуры.

При реализации Программы предполагается привлечение финансирования из средств дорожного фонда.

Ресурсное обеспечение реализации муниципальной программы за счет всех источников финансирования, планируемое с учетом возможностей ее реализации, с учетом действующих расходных обязательств и необходимых дополнительных средств при эффективном взаимодействии всех участников муниципальной программы, подлежит ежегодному уточнению в рамках бюджетного цикла.

Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации.

Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий. Объем средств на реализацию программы указан в таблице 19.

Таблица 19

Объем средств на реализацию мероприятий

Наименование мероприятия	Источник финансирования	Финансовые потребности, тыс.руб.							Ответственный исполнитель	
		всего	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022-2026 гг.		2027-2035 гг.
								1 этап		2 этап
Строительство дополнительного главного пути на участке Инта - Коноша	Федеральный бюджет, Областной бюджет, Бюджет Коношского МР, Местный бюджет	-	Согласно ПСД							Коношский МР
Строительство грузообразующей железнодорожной линии Коноша – Медгора		-	Согласно ПСД							Коношский МР
Строительство аэропорта в п. Коноша		-	Согласно ПСД							Коношский МР
Строительство новой автомобильной дороги Яренск - Котлас - Вельск - Коноша - Кречетово		-	Согласно ПСД							Коношский МР
Строительство подземного тоннеля на участке ул. Совеская- ул. Олимпийская для большегрузного транспорта до 40 тонн		-	Согласно ПСД							Администрация МО «Коношское»

Строительство автомобильного обхода п. Коноша	Областной бюджет, Бюджет Коношского МР, Местный бюджет	126000							83000 40000 3000	Администрация МО «Коношское»
Проектирование и строительство участка объездной дороги на участке пр. Октябрьский, 80 – ул. Молодежная, 18	Областной бюджет, Бюджет Коношского МР, Местный бюджет	21660							13000 7000 1660	Администрация МО «Коношское»
Капитальный ремонт объездной дороги на участках от пер. ул. Садовая-пер. Февральский, пер Февральский –ул. Лесная, ул. Коллективизации-ул. Садовая, ул. Садовая-ул. Гагарина до пер. Гагарина-ул. Советская	Областной бюджет, Бюджет Коношского МР, Местный бюджет	11800							7000 4000 800	Администрация МО «Коношское»
Обустройство аварийноопасных перекрестков видеокамерным наблюдением с фиксацией	Бюджет Коношского МР, Местный бюджет	1300							1000 300	Администрация МО «Коношское»
Реконструкция автомобильных дорог с	Областной бюджет, Бюджет	250000							235000 10000	Администрация МО «Коношское»

грунтовым покрытием на асфальтобетонное	Коношского МР, Местный бюджет				1000	1000	1000	1000	1000		
Уличное освещение	Местный бюджет	1000	200	200	200	200	200	200			Администрация МО «Коношское»
Организация тротуаров на основных улицах р.п. Коноша	Бюджет Коношского МР, Местный бюджет	15000								10000 5000	Администрация МО «Коношское»
Организация велосипедных дорожек	Бюджет Коношского МР, Местный бюджет	1000								850 150	Администрация МО «Коношское»
Строительство автомобильного моста через железнодорожные пути в районе ул. Мамонова- пр. Октябрьский	Областной бюджет, Бюджет Коношского МР, Местный бюджет	260000								200000 56000 4000	Администрация МО «Коношское»
Строительство парковок и расширение парковочного пространства у социально значимых объектов	Внебюджетные источники	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Администрация МО «Коношское»
Строительство гаражей	Внебюджетные источники	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Администрация МО «Коношское»

Строительство станций техобслуживания	Внебюджетные источники	0	0	0	0	0	0	0	0	Администрация МО «Коношское»
Строительство АЗС	Внебюджетные источники	0	0	0	0	0	0	0	0	Администрация МО «Коношское»
Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования и искусственных сооружений на них	Местный бюджет	104600	5505	5505	5505	5505	5505	5505	71570	Администрация МО «Коношское»
Реконструкция автомобильной дороги Коноша – Вожега на участке Коноша – Ерцево	Федеральный бюджет	11411,3	0	0	11411,3	0	0	0	0	Архангельск-автодор
Продолжение реконструкции автомобильной дороги Коноша-Вожега протяженностью 30 км	Федеральный бюджет Областной бюджет Бюджет Коношского МР	31120							17000 10000 4120	Архангельск-автодор
Всего		834891,3	5705	6705	18116,3	6705	6705	6505	701450	

Примечание: Конкретные мероприятия Программы и объемы ее финансирования могут уточняться ежегодно при формировании проекта местного бюджета на соответствующий финансовый год.

7. Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Коношского городского поселения

Эффективность реализации муниципальной программы оценивается ежегодно на основе целевых показателей и индикаторов, исходя из соответствия фактических значений показателей (индикаторов) с их целевыми значениями, а также уровнем использования средств бюджета поселения, предусмотренных в целях финансирования мероприятий муниципальной программы.

Оценка эффективности реализации программы, цели (задачи) определяются по формуле:

$$E = \frac{\sum_{i=1}^n \frac{F_i}{N_i}}{n} 100\%$$

E - эффективность реализации программы, цели (задачи), процентов;

F_i - фактическое значение i-го целевого показателя (индикатора), характеризующего выполнение цели (задачи), достигнутое в ходе реализации муниципальной программы (подпрограммы);

N_i - плановое значение i-го целевого показателя (индикатора), характеризующего выполнение цели (задачи), предусмотренное муниципальной программой;

n - количество показателей (индикаторов), характеризующих выполнение цели (задачи) муниципальной программы.

В зависимости от полученных в результате реализации мероприятий программы значений целевых показателей (индикаторов) программы эффективность реализации программы (подпрограммы) по целям (задачам), а также в целом можно охарактеризовать по следующим уровням:

- высокий (E 95%);
- удовлетворительный (E 75%);
- неудовлетворительный (если значение эффективности реализации программы не отвечает приведенным выше уровням, эффективность ее реализации признается неудовлетворительной).

Оценка степени соответствия запланированному уровню затрат и эффективности использования средств бюджета поселения, ресурсного обеспечения программы осуществляется путем сопоставления плановых и фактических объемов финансирования основных мероприятий программы, по каждому источнику ресурсного обеспечения. Данные показатели характеризуют уровень исполнения финансирования в связи с неполным исполнением мероприятий программы в разрезе источников и направлений финансирования.

Уровень исполнения финансирования программы в целом определяется по формуле:

$$\text{Уэф} = \frac{\text{Фф}}{\text{Фп}},$$

где:

Уэф - уровень исполнения финансирования муниципальной программы за отчетный период, процентов;

Фф - фактически израсходованный объем средств, направленный на реализацию мероприятий муниципальной программы, тыс. рублей;

Фп - плановый объем средств на соответствующий отчетный период, тыс.рублей.

Уровень исполнения финансирования представляется целесообразным охарактеризовать следующим образом:

- высокий (Уэф 95%);
- удовлетворительный (Уэф 75%);
- неудовлетворительный (если процент освоения средств не отвечает приведенным выше уровням, уровень исполнения финансирования признается неудовлетворительным).

Таблица 20

Оценка эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Цель программы	Задачи программы	Предусмотренные мероприятия	Оценка социально-экономической эффективности
Развитие транспортной инфраструктуры по видам транспорта	Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение пассажирооборота, товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике	Строительство дополнительного главного пути на участке Инта - Коноша	Расширение транспортных связей муниципального образования, повышение инвестиционной привлекательности, повышение эффективности транспортного обслуживания и снижения издержек
		Строительство грузообразующей железнодорожной линии Коноша – Медгора	
		Строительство новой автомобильной дороги Яренск - Котлас - Вельск - Коноша - Кречетово	
Развитие транспорта общего пользования, создание транспортно-пересадочных узлов	Обеспечение условия для управления транспортным спросом, повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения	Строительство аэропорта легкомоторной авиации в п. Коноша	Увеличение пассажиропотока на 15%
Развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб	Предоставление качественных услуг населению, повышение обеспеченности населения объектами транспортной инфраструктуры	Строительство гаражей для грузового транспорта Строительство тоннеля на участке ул. Советская-ул. Олимпийская для прохождения большегрузного транспорта весом до 40 тонн	Увеличение доступности объектов транспортной инфраструктуры

Развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства	Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью, предоставление качественных услуг населению, повышение обеспеченности населения объектами транспортной инфраструктуры, увеличение количества стоянок для автотранспорта, создание условий для парковок автомобилей в установленных местах, освобождение придомовых территорий, пешеходных зон от автомобилей	Строительство парковок и расширение парковочного пространства у социально значимых объектов	Увеличение доступности объектов транспортной инфраструктуры и качества обслуживания на 30%, расширение парковочного пространства на 40%, обеспечение личного транспорта населения объектами хранения на 90%
		Строительство гаражей	
		Строительство станций техобслуживания	
		Строительство АЗС	
Развитие инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения	Обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения, повышение безопасности дорожного движения	Организация тротуаров на основных улицах р.п. Коноша	Снижение времени в пути пешеходам на 10%, снижение вероятности ДТП с участием пешеходов на 40%, организация велосипедных маршрутов
		Организация велосипедных дорожек	
Организации дорожного движения, повышение безопасности дорожного движения, снижение	Безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности, создание приоритетных условий для	Обустройство аварийноопасных перекрестков видеонаблюдением с фиксацией	Снижение вероятности ДТП на 30%, снижение загрузки улично-дорожной сети на 25%, снижение социального риска на 44%
		Уличное освещение	

<p>перегруженности дорог и/или их участков</p>	<p>обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности, повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы</p>		
<p>Развитие сети дорог</p>	<p>Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности, развитие в соответствии с транспортным спросом, развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью, повышение качества содержания транспортной инфраструктуры, снижение уровня износа объектов транспортной инфраструктуры</p>	<p>Строительство автомобильного обхода п. Коноша</p> <hr/> <p>Проектирование и строительство участка объездной дороги на участке пр. Октябрьский, 80 – ул. Молодежная, 18</p> <hr/> <p>Капитальный ремонт объездной дороги на участках от пер. ул. Садовая-Февральский, Февральский – Лесная, Коллективизации-Садовая, Садовая-Гагарина до пер. Гагарина-Советская</p> <hr/> <p>Реконструкция автомобильных дорог с грунтовым покрытием на асфальтобетонное</p> <hr/> <p>Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального</p>	<p>Увеличение скорости движения на 30%, снижение времени в пути на 30%, снижение вероятности ДТП на 20%, снижение экологической нагрузки на ОС на 10%, улучшение качества обслуживания территорий на 45%, снижение износа улично-дорожной сети на 60 %</p>

		образования и искусственных сооружений на них	
		Строительство автомобильного моста с пешеходной зоной через железнодорожные пути в районе ул. Мамонова- пр. Октябрьский	

8. Предложения по совершенствованию обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Коношского городского поселения

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

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

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

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

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

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

округов и городских поселений, по общему правилам, должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения – документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения, городского округа, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования планом и программой комплексного социально-экономического развития поселения, городского округа, инвестиционными программами субъектов естественных монополий, договорами о развитии застроенных территорий, договорами о комплексном освоении территорий, иными инвестиционными программами и договорами, предусматривающими обязательства застройщиков по завершению в установленные сроки мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

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

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

Программы имеют высокое значение для планирования реализации документов территориального планирования. Следует отметить, что сроки разработки и утверждения Программ связаны со сроками утверждения генерального плана. Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений подлежат утверждению в шестимесячный срок с даты утверждения генеральных планов соответствующих муниципальных образований. В связи с этим, представляется целесообразным организовывать разработку проекта Программы в составе единого комплексного проекта управления развитием территории городского округа или поселения, в который также входит и разработка генерального плана.

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

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;
- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню

вертикальной интеграции) и бизнеса;

- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Коношского муниципального района и Архангельской области, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);

- запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;

- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов;

- разработка предложений для региональных исполнительных органов власти, органов власти муниципального района по включению мероприятий, связанных с развитием объектов транспортной инфраструктуры МО «Коношское», в состав плана экономики района.