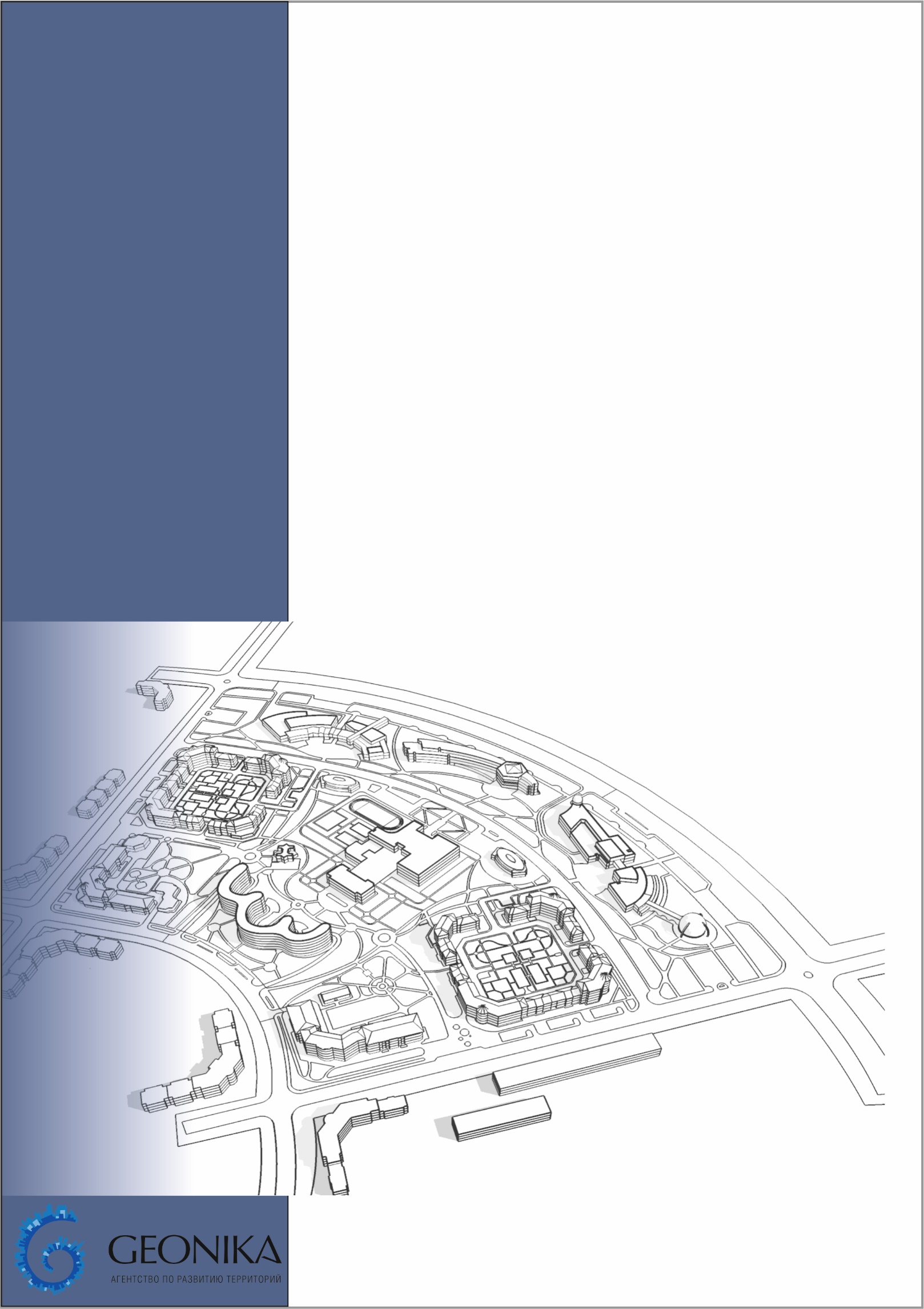
****

**Ненецкий автономный округ**

**Муниципальное образование**

**"Заполярный район"**

**Муниципальное образование**

**"поселок амдерма"**

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «ПОСЕЛОК АМДЕРМА»

ОМСК 2020

**СОДЕРЖАНИЕ**

[1 Паспорт программы 7](#_Toc42782429)

[2 Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры 11](#_Toc42782430)

[2.1 Анализ положения муниципального образования «поселок Амдерма» в структуре пространственной организации Ненецкого автономного округа 11](#_Toc42782431)

[2.2 Социально-экономическая характеристика муниципального образования «поселок Амдерма», характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса 14](#_Toc42782432)

[2.3 Анализ реализации генерального плана муниципального образования «поселок Амдерма» 18](#_Toc42782433)

[2.4 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта. Характеристика сети дорог муниципального образования «поселок Амдерма», параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог 19](#_Toc42782434)

[2.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в муниципальном образовании «поселок Амдерма», обеспеченность парковками. Анализ уровня безопасности дорожного движения 21](#_Toc42782435)

[2.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования 22](#_Toc42782436)

[2.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения 23](#_Toc42782437)

[2.8 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств 24](#_Toc42782438)

[2.9 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения 25](#_Toc42782439)

[2.10 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры муниципального образования «поселок Амдерма» Ненецкого автономного округа 26](#_Toc42782440)

[2.11 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «поселок Амдерма» 27](#_Toc42782441)

[2.12 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры 29](#_Toc42782442)

[3 Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории муниципального образования «поселок Амдерма» 30](#_Toc42782443)

[3.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития муниципального образования «поселок Амдерма» 30](#_Toc42782444)

[3.2 Прогноз транспортного спроса муниципального образования «поселок Амдерма», объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта 32](#_Toc42782445)

[3.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта 34](#_Toc42782446)

[3.4 Прогноз развития дорожной сети муниципального образования «поселок Амдерма» 35](#_Toc42782447)

[3.5 Прогноз уровня автомобилизации 36](#_Toc42782448)

[3.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения 37](#_Toc42782449)

[3.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения 38](#_Toc42782450)

[4 Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры, с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта 39](#_Toc42782451)

[5 Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры 40](#_Toc42782452)

[5.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта 40](#_Toc42782453)

[5.2 Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов 41](#_Toc42782454)

[5.3 Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства 42](#_Toc42782455)

[5.4 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения 43](#_Toc42782456)

[5.5 Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб 44](#_Toc42782457)

[5.6 Мероприятия по развитию сети дорог муниципального образования «поселок Амдерма» Ненецкого автономного округа 45](#_Toc42782458)

[6 Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры 46](#_Toc42782459)

[7 Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры 49](#_Toc42782460)

[8 Предложения по институционным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования «поселок Амдерма» 52](#_Toc42782461)

**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 муниципального образования в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Одним из основополагающих условий развития муниципального образования 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

5

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.

# Паспорт программы

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование Программы** | **Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «поселок Амдерма» на 2020-2040 годы** |
| **Основание для разработки Программы** | Федеральный закон от 29.12.2004 № 191-ФЗ «О введении в действие Градостроительного кодекса Российской Федерации»  Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ  Федеральный закон от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления Российской Федерации»  Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 года №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов» |
| **Заказчик Программы** | Наименование: Департамент строительства, жилищно-коммунального хозяйства, энергетики и транспорта Ненецкого автономного округа  Местоположение: 166000, Ненецкий автономный округ, г.Нарьян-Мар, ул. им.А.П. Пырерко, д.7. |
| **Разработчик Программы** | Наименование: Общество с ограниченной ответственностью «АРТ «Геоника».  Местоположение: 644043, г.Омск, ул.Фрунзе, 1, корп.4, офис 404. |
| **Цели и задачи Программы** | Цели Программы:  - развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;  - повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;  - повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;  - создание условий для управления транспортным спросом.  Задачи Программы:  - увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям;  - повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения;  - обеспечение устойчивого функционирования автомобильных дорог местного значения;  - увеличение количества стоянок для автотранспорта, создание условий для парковок автомобилей в установленных местах, освобождение придомовых территорий, пешеходных зон от автомобилей;  - создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;  - создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения. |
| **Целевые показатели (индикаторы) обеспеченности населения объектами транспортной инфраструктуры** | Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры включают технико-экономические, финансовые и социально-экономические показатели развития транспортной инфраструктуры, в том числе показатели безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности:  - финансовое обеспечение исполнения программы  - охват населенных пунктов регулярным автобусным сообщением  - пассажирооборот общественного автомобильного транспорта  - протяженность пешеходных тротуаров  - протяженность велосипедных дорожек  - протяженность улично-дорожной сети  - обеспеченность парковочным пространством  - реконструкция автомобильных дорог местного значения  - строительство автомобильных дорог местного значения  - уровень автомобилизации населения  - обеспеченность населения объектами транспортной инфраструктуры  - социальный риск ДТП  - транспортный риск ДТП |
| **Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры** | Мероприятия Программы охватывают период 2020 - 2040 год. Мероприятия и целевые показатели (индикаторы), предусмотренные Программой, рассчитаны на первые 5 лет с разбивкой по годам, а на последующий период (до окончания срока действия программы) - без разбивки по годам. |
| **Сроки и этапы реализации Программы** | Срок реализации: 2020-2040 гг.  Этапы реализации: 2020 г., 2021 г., 2022 г., 2023 г., 2024 г., 2025-2040 гг. |
| **Объемы и источники финансирования** | Всего по Программе:  886 724,1 тыс. руб, в том числе:  - федеральный бюджет – 787 920,0 тыс.руб.  - муниципальный бюджет – 98 804,1 тыс. руб.  Объемы финансирования по этапам:  2020 г. – 162 474,1 тыс. руб.  2021 г. – 584 600,0 тыс. руб.  2022 г. – 54 750,0 тыс. руб.  2023 г. – 4 900,0 тыс. руб.  2024 г. – 5 000,0 тыс. руб.  2025-2040 гг. – 75 000,0 тыс. руб. |
| **Ожидаемые результаты реализации Программы** | Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий:  1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, а также других объектов транспортной инфраструктуры.  Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.  2. Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.  Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.  3. Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.  Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.  4. Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.  Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному.  5. Мероприятия по организации дорожного движения.  Реализация мероприятий позволит повысить уровень качества и безопасности транспортного обслуживания населения.  6. Мероприятия по ремонту и строительству пешеходных и велосипедных дорожек.  Реализация мероприятий позволит повысить качество велосипедного и пешеходного передвижения населения. |

# Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

## Анализ положения муниципального образования «поселок Амдерма» в структуре пространственной организации Ненецкого автономного округа

Транспортный комплекс Ненецкого автономного округа сформирован автомобильным, воздушным, водным транспортом и включает в себя: сеть автомобильных дорог федерального и регионального значения, водные пути, аэропорты и вертолетные площадки, речные порты и пристани; различные организации, осуществляющие деятельность по перевозкам пассажиров, грузов и функционированию транспортного комплекса.

Развитие транспортной системы, повышение экологической безопасности при эксплуатации и содержании автомобилей, а также обеспечение безопасности пассажиров является необходимым условием реализации инновационной модели экономического роста и улучшения качества жизни населения автономного округа. Несбалансированное и несогласованное развитие отдельных видов транспорта в условиях ограниченности инвестиционных ресурсов привело к их нерациональному соотношению в транспортном балансе.

Недостаточна плотность сети автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения. Резервы повышения эффективности функционирования транспортной системы выявляются и на стыках взаимодействия отдельных видов транспорта. Региональная неравномерность развития транспортной инфраструктуры ограничивает развитие единого экономического пространства автономного округа и не позволяет в полной мере осваивать ресурсы округа. На территории Ненецкого автономного округа 60% населенных пунктов не обеспечены постоянной круглогодичной связью по автомобильным дорогам с твердым покрытием.

Очень слабо используется транзитный потенциал территории. Реализация транзитного потенциала НАО возможна при комплексном развитии крупных транспортных коридоров. Увеличение транзита требует качественно нового развития транспортных узлов и терминально-логистических комплексов.

Отсутствие дорог, которые можно использовать круглый год, является главным сдерживающим фактором социально-экономического развития Ненецкого автономного округа. Округ связан с Большой землей рекой Печера, морским (с г.Архангельск) и воздушным транспортом (с г.Москва, г.Санкт-Петербург и г.Архангельск). Зимой устраиваются автозимники.

Отсутствие наземных коммуникаций круглогодичного действия, ограниченные сроки морской и речной навигации, наличие зимних дорог – факторы специфики транспортного комплекса региона.

Основные мероприятия по усовершенствованию и развитию транспортной инфраструктуры округа приводятся по видам транспорта с учетом главных федеральных интересов, сосредоточенных на его территории.

Амдерма — поселок городского типа; расположен на Югорском полуострове (побережье Карского моря) на северной оконечности отрогов Полярного Урала — хребта Пай-Хой. Географические координаты — 69°48' северной широты и 61°18' восточной долготы. До ближайшей железнодорожной станции Воркута — 350 км, до Нарьян-Мара — 490, до Архангельска — 1260 км морским путем, 1070 — по воздушной трассе. Поселок основан в связи с началом строительства рудника по добыче плавикового шпата (флюорита) в июле 1933 года.

До наших дней дошло предание о происхождении названия поселка. Однажды плывший на лодке охотник-ненец увидел на побережье Карского моря огромную залежку ластоногих. Восхищенно воскликнув «Амдерма!», что в переводе означает «лежбище моржей», он привел сюда своих сородичей, которые поставили на берегу чумы, образовали стойбище. С той незапамятной поры это местечко так и называется — Амдерма.

Амдерминское месторождение флюорита, открытое в 1932 году геолого-поисковой партией П.А. Шрубко, уже в 1934 году выдало промышленности 5711 тонн плавика, в 1935 году — 8890, а в 1936-м добыто 15195 тонн. Благодаря богатейшим запасам амдерминского флюорита страна получила возможность отказаться от импортных закупок этого минерала.

Амдерма всегда была надежной базой пересечения Северного морского пути и арктических авиатрасс.

Амдерма состоит из трех поселков: Приморского, Рудничного (Южный, Рудник) и Полярного («Полярка»). Приморский — это основной поселок на самом берегу моря (амдерминцы, к слову, этим названием почти не пользуются), Рудничный и Полярный поселки находятся на холмах в полутора километрах от Приморского. Главные улицы Амдермы — Центральная, Ленина, Ревуцкого, Дубровина. «Красная площадь» поселка находится перед Домом офицеров. Между клубом «Моряк» и зданием поссовета установлен обелиск в память об амдерминцах, погибших в годы Великой Отечественной войны.

С начала основания Амдермы в поселке было только одно предприятие — рудник. Являясь поселкообразующим, это предприятие определяло все виды деятельности и жизнеобеспечение населения. В состав рудника входили: буровая разведка, шахты, горно-обогатительная фабрика, химлаборатория, электростанция, гараж, механические мастерские, водный цех, радиостанция, группа капстроительства, жилищное хозяйство, ОРС с подразделениями, клуб. Были открыты метеостанция, почта, неполная средняя школа, больница, редакция газеты «Полярный шахтер» (позднее — «Полярная звезда») с типографией, аэропорт.

Указом от 12 февраля 1941 года образован Амдерминский район, в который вошли территории Карского и Юшарского тундровых Советов, Вайгачского островного Совета, выделенные из Большеземельского района, и промышленный поселок Печорского угольного бассейна Хальмер-Ю.

С приданием Амдерме статуса районного центра в поселке были образованы районный Совет депутатов трудящихся, райком КПСС, райком комсомола, прокуратура, суд, районная контора связи, районный арктический радиометцентр, отделение Арктикснаба, другие районные организации.

После закрытия Амдерминского рудоуправления (1951) на базе его подразделений созданы морской пункт (впоследствии порт), контора «Торгмортранс». В поселке работали редакция и типография газеты «Полярная звезда» (до 1959 г.), средняя школа с интернатом, школа рабочей молодежи, районная больница, отделение Госбанка, сберкасса, территориальное управление по гидрометеорологии и контролю природной среды, комплексная мерзлотная лаборатория, гарнизон с воинскими частями, нефтегазоразведочная экспедиция, пункт «Заготпушнина», СМУ «Амдермастрой» треста «Арктикстрой». Во второй половине 50-х годов построен первый водовод протяженностью 5 км из тундрового озера.

С 1956 года в Амдерме базируется гвардейский Полоцкий ордена Суворова III степени истребительный авиационный полк. Аэропорт Амдерма принимает практически все типы самолетов.

Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 23 ноября 1959 года Амдерминский район (как и другие районы Ненецкого округа) был упразднен, а Амдерминский поселковый Совет переходит в не¬посредственное подчинение Ненецкому окрисполкому.

В 60-х годах в Амдерме идет интенсивное строительство.

В морском порту реконструированы гидротехнические сооружения (дамбы, причалы), построены производственные и жилые здания. Возведены новые здания аэропорта, школы, больницы, почты, детские сады, трех- и четырехэтажные жилые здания. Весь жилой фонд благоустроен (центральное отопление, водопровод, канализация, баллонный газ).

В 1964 году Севморпароходством был проведен экспериментальный рейс по открытию пассажирской линии «Архангельск—Амдерма—Архангельск» на комфортабельном теплоходе «Буковина», но в связи с неполной загрузкой теплохода эксперимент закончился одним рейсом.

В 1966 году установлена междугородная телефонная связь.

В начале 70-х годов построен водовод от озера Тоин-то протяженностью 11,18 км.

В 1977 году энтузиасты аэропорта во главе с начальником службы ЭРТОС осуществили в Амдерме условия приема и трансляции на поселок телевизионных передач (первую «картинку» в Амдерме приняли 25 октября 1977 года).

В 80-е годы в Амдерме открылась новая страница в истории строительства: началось сооружение зданий со всеми удобствами из алюминиевых конструкций. Начало эксперименту положило СМУ «Диксонстрой», построив здания комплексной мерзлотной лаборатории и пограничной заставы, а СМУ «Амдермастрой» треста «Арктикстрой» построило еще десять зданий.

В связи с изменениями военной доктрины страны из Амдермы в 1993 1994 годах осуществлен вывод гарнизона; в 1995-м ликвидирована комплексная мерзлотная лаборатория, в 1996-м — нефтегазоразведочная экспедиция, в 1998-м закрыта контора «Торгмортранс», в 2000 году — СМУ «Амдермастрой»; территориальное управление по гидрометеорологии и контролю природной среды в 2002 году вошло в состав Северного управления гидрометслужбы. В аэропорту и в морском порту осталась минимальная численность работающих. В настоящее время администрация поселка Амдерма производит капитальный и косметический ремонт жилого фонда, ремонт дорог, вырабатывает мероприятия по сохранению поселка Амдерма.

Население Амдермы резко сократилось за последние годы в связи с отъездом жителей. В 1969 году в посёлке проживало 2,9 тыс. человек. Максимальное число жителей достигало 10 тысяч человек в 80-е годы. Согласно переписи 1989 года в посёлке проживало 5,1 тыс. жителей. В 1998 году было зарегистрировано 1,9 тыс. жителей. А по переписи 2002 года в посёлке оставалось всего 650 человек.

Связь с г.Нарьян-Мар осуществляется только путем авиации.

## Социально-экономическая характеристика муниципального образования «поселок Амдерма», характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

Поселок Амдерма расположен в заполярной тундре, климат суровый с коротким прохладным летом, продолжительной морозной зимой, сильными холодными ветрами, большим снегопереносом.

Зима длится семь месяцев и характеризуется устойчивой морозной погодой с частыми снегопадами и сильными метелями.

Полярный день длится в Амдерме с 20 мая по 30 июля, полярная ночь – с 27 ноября по 16 января.

Самый холодный месяц – февраль со среднемесячной температурой -19,2°С. Ежегодно температура воздуха в январе опускается до -39°С. Абсолютный минимум температуры -44°С.

Летними месяцами считаются июль и август. Погода в этот период прохладная и пасмурная. В июле средняя температура +8,9°С. Ежегодно температура воздуха может подниматься до +15,4°С. Абсолютный максимум равен +32°С. Арктические вторжения холодного воздуха сопровождаются резким понижением температуры, иногда до отрицательных значений.

Переходные периоды – весна и осень – короткие, с очень неустойчивой погодой. Весна характеризуется быстрым ростом величин солнечной радиации, осень – пасмурной дождливой погодой.

Безморозный период длится в среднем 127 дней: с начала июня до первой половины октября, однако заморозки возможны в течение всего лета.

Относительная влажность воздуха постоянно велика: 85-86% - зимой и 80-86% - летом. В среднем за год выпадает 403 мм осадков с максимумом летом – в начале осени (277 мм). Снежный покров держится с середины октября до конца мая, максимальная высота – 80 см. Ветровой режим характеризуется резкой сменой преобладающих ветров в течение года. Зимой преобладают южные и юго-западные ветры, летом – северные и северо-восточные. В среднем за год господствующими являются юго-западные ветры. Открытое пространство тундры обусловливает большие скорости ветра, особенно зимой. Наиболее часто сильные ветры наблюдаются зимой и весной (по 3-4 дня в месяц).

К неблагоприятным атмосферным явлениям, часто наблюдаемым, относятся метели и туманы.

С января по март отмечается по 10-12 дней с метелью в месяц, а в отдельные годы до 20 таких дней. Как правило, метели возникают при ветрах юго-западной четверти со скоростью 6-9 м/сек.

Туманы образуются в течение всего года.

Река Амдерма берет начало с восточных склонов хребта Пай-Хой, составляющего морфоструктурную основу Югорского полуострова, и впадает в Карское море. Река порожистая, с частыми меокими перекатами. В пяти километрах выше устья в реку впадают два притока – Водопадный и Средний.

Так же в границах поселка Амдерма протекают небольшие реки Амдерматане, Паймояха, Крестовая.

Рельеф участка пологоволнистый, увалистый, с максимальной высотой над уровнем моря до 60 м. Амдерма расположена на девяти холмах. Высота холмов, называемых грядами, увеличивается по мере продвижения вглубь материка. В гряде Беляева высоты достигают 155 м над уровнем моря. Только первые три холма расположены на правом берегу Амдерминки, а 4-7-я гряды, гряда Торилкина и гряда Беляева находятся по левому берегу.

*Демографическая ситуация*

Численность постоянного населения муниципального образования «поселок Амдерма» на 01.01.2017 г., согласно статистическим данным, составила 577 человек или 3% от численности населения Заполярного района.

Динамика численности населения поселка Амдерма с 2002 по 2010 гг. наблюдалась отрицательная, с 2011 по 2017 гг. наблюдается незначительный прирост численности населения, не считая 2016 г., когда была зафиксирована убыль населения (Рисунок 1).

Рисунок 1 – Динамика численности населения, человек

В соответствии с паспортом муниципального образования «поселок Амдерма», численность населения на август 2017 г. составила 630 человек, в том числе 228 человек ненцев.

Среднегодовой прирост численности населения колеблется от отрицательных значений до высоких положительных (Рисунок 2).

Рисунок 2 – Среднегодовой темп прироста численности населения, %

В муниципальном образовании «поселок Амдерма» высокие показатели естественного прироста населения. В 2016 г. показатель естественного прироста населения в п. Амдерма был выше, чем по Ненецкому автономному округу в целом (9,6 ‰).

Естественный прирост населения в муниципальном образовании «поселок Амдерма» обусловлен высокими показателями рождаемости и низкими показателями смертности (Рисунок 3).

Рисунок 3 – Естественное движение населения

В период с 2012 по 2016 гг. миграционный прирост населения зарегистрирован в 2014 и 2015 гг., в остальные годы сальдо миграции нулевое (Рисунок 4).

Рисунок 4 – Механическое движение населения

Основное направление выбытия населения из поселка Амдерма – субъекты Российской Федерации.

В соответствии со Схемой территориального планирования муниципальное образование «поселок Амдерма» относится к территориям с активным градостроительным развитием, что подразумевает значительный прирост численности населения, за счет развития муниципального образования как промышленного подцентра и социального якоря Заполярного района.

Прогнозная численность населения принята в соответствии со Схемой территориального планирования и составит на расчетный срок 1,5 тыс. человек. Прирост численности населения составит 0,9 тыс. человек (160 %).

*Оценка транспортного спроса*

Потребность в передвижении называют транспортным спросом. Он выражается в виде пассажиропотоков, грузопотоков, пешеходных потоков, объемов движения и перевозки, общей подвижности населения. При этом вся инфраструктура городского транспорта, подвижной состав и другие составляющие (или комплекс параметров их характеризующих) - транспортное предложение. Транспортное предложение на прямую воздействует на транспортный спрос, при качественной модернизации транспортной системы или отдельных её элементов всегда наблюдается рост тех или иных показателей транспортного спроса. Транспортный спрос определяется показателями транспортной подвижности населения. Подвижность населения во многом определяют эффективность экономической системы и социальные условия жизни населения. Потребность человека в передвижении зависит от уровня развития общества, социальной структуры, уклада жизни, характера расселения по территории, культурно-бытовых потребностей, концентрации мест жительства и мест работы, градостроительного развития территории.

В основе оценки транспортного спроса лежит анализ передвижения населения с определенными целями к объектам тяготения. Можно выделить основные группы объектов тяготения:

- объекты социальной сферы. Учебные - поездки учащихся в учебные заведения и обратно. Культурно-бытовые - поездки по различным личным и бытовым нуждам, являющиеся эпизодическими и зависящие от доходов, социального статуса, рода занятий, возраста и др.

- объекты трудовой деятельности. Служебные - поездки в рабочее время при производственной необходимости или выполнении служебных обязанностей. Трудовые - поездки на работу, с работы. Эти передвижения наиболее устойчивые и составляют 50-60%.

Передвижение населения на территории муниципального образования не является сложной, в виду отсутствия крупных объектов притяжения и круглогодичных транспортных коммуникаций. Транспортные связи преимущественно представлены пешеходными передвижениями.

## Анализ реализации генерального плана муниципального образования «поселок Амдерма»

Генеральный план муниципального образования «поселок Амдерма» утверждён решением Совета депутатов муниципального образования «поселок Амдерма» Ненецкого автономного округа №3 от 28.03.2018г.

В соответствии с решениями генерального плана было предусмотрено:

***Внешний транспорт***

В соответствии с решениями Схемы территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта предусматривается в части аэропортового комплекса пос.Амдерма - реконструкция взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перрона, водосточно-дренажной системы, замена светосигнального оборудования, строительство (реконструкция) аварийно-спасательной станции (Ненецкий автономный округ, пос.Амдерма). Искусственная взлетно-посадочная полоса 2600x50 м, количество мест стоянки воздушных судов - 8. Кроме этого, предусматривается ввести 3 единицы комплекса средств управления воздушным движением, радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи в аэропорте Амдерма.

***Улично-дорожная сеть***

Мероприятия по формированию рациональной транспортно–планировочной структуры опираются на предопределяющую дифференциацию транспортных коммуникаций:

* реконструкция и благоустройство существующих улиц;
* строительство тротуаров (учитывая сложившуюся ситуацию).

Запланированные в генеральном плане мероприятия на сегодняшний день не реализованы.

## Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта. Характеристика сети дорог муниципального образования «поселок Амдерма», параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог

Транспорт, наряду с другими инфраструктурными отраслями, обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических целей. Транспорт - не только отрасль, перемещающая грузы и людей, а, в первую очередь, межотраслевая система, преобразующая условия жизнедеятельности и хозяйствования.

Эффективное функционирование транспорта, с одной стороны, является необходимым условием жизнедеятельности экономического комплекса и социальной сферы. С другой стороны, экономика и общество формируют потребности в развитии транспортной системы, которая по своим свойствам должна отвечать заданным параметрам потребителей транспортных услуг.

**Автомобильный транспорт**

На территории муниципального образования «поселок Амдерма» Ненецкого автономного округа автотранспортные маршруты не проходят, пассажирские перевозки автотранспортом не осуществляются, автотранспортные предприятия отсутствуют.

В связи с отсутствием внешних автомобильных дорог – уровень автомобилизации населения невысок. Личный автотранспорт представлен различными типами: легковые автомобили, внедорожная техника и мототехника, снегоходы, водный транспорт.

В существующих социально-экономических, территориальных и климатических условиях развитие в сфере пассажирских перевозок автотранспортом не планируется.

**Водный транспорт**

Морской порт Амдерма является вторым морским портом в Ненецком автономном округе, который функционирует в период летней навигации, с июля до начало октября. К причалам могут подойти только буксиры и самоходные баржи с осадкой не более 2-3 метров, поэтому погрузка и выгрузка транспортных судов осуществляется на рейде. Среди них преобладают грузы для снабжения населения, уголь, минерально-строительные, рефрижераторные грузы и горюче-смазочные материалы. Грузы на баржах и понтонах доставляются к 5 причалам общей длиной 449м.

**Воздушный транспорт**

Авиация является единственным видом круглогодичного внешнего транспорта на территории муниципального образования «поселок Амдерма» Ненецкого автономного округа. Размеры бетонной взлетно-посадочной полосы составляют 2600м и шириной 50м. Класс аэродрома - IV, что позволяет принимать самолеты 3-4 класса АН-24, АН-26, АН-30, ЯК-40, Л-410 и вертолеты всех типов.

**Улично-дорожная сеть муниципального образования «поселок Амдерма» НАО**

Улично-дорожная сеть на территории п.Амдерма представлена улицами и проездами в грунтовом исполнении - 3,5 0км, а также с твердым покрытием - 1,7км; вне населенного пункта – с твердым покрытием – 2,7км, с грунтовым покрытием – 11,0км.



Рисунок 1. Фотография п.Амдерма



Рисунок . Фотография п.Амдерма

Основными недостатками улично-дорожной сети в муниципальном образовании являются:

* отсутствует четкая дифференциация улично-дорожной сети по категориям;
* улично-дорожная сеть находится в неудовлетворительном состоянии и не имеет твердого покрытия.

Личный автотранспорт представлен в основном следующими типами: мототехника и водный транспорт. Хранение личного мототранспорта и лодок осуществляется в гаражах, расположенных на личных участках. Хранение снегоходов и маломерного флота осуществляется во временных гаражах.

Исследования интенсивности дорожного движения в муниципальном образовании «поселок Амдерма» НАО не проводились.

## Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в муниципальном образовании «поселок Амдерма», обеспеченность парковками. Анализ уровня безопасности дорожного движения

Генеральным планом предусмотрены обширные мероприятия по развитию улично-дорожной сети: реконструкция существующих улиц и дорог, строительство новой сети улиц и дорог в проектируемых перспективных микрорайонах.

Уровень автомобилизации в муниципальном образовании «поселок Амдерма» НАО на 2020 год составил 50 автомобилей на 1000 жителей.

Размещение личного автотранспорта предусмотрено на территории личных земельных участках. Проектирование и обустройство парковочных площадок на территории поселка на перспективу не предусматривается.

В настоящее время на территории муниципального образования «поселок Амдерма» отсутствуют места концентрации ДТП.

## Характеристика работы транспортных средств общего пользования

На территории муниципального образования «поселок Амдерма» Ненецкого автономного округа перевозка пассажиров транспортными средствами общего пользования не осуществляется и на перспективу устройство сети общественного пассажирского транспорта на территории муниципального образования не предусмотрено.

## Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

В соответствии со СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» затраты времени в городах от мест проживания до мест работы для 90% трудящихся при численности населения 100 тыс. жителей и менее не должны превышать зону пешей доступности, что применительно к территории муниципального образования «поселок Амдерма» НАО, данные мероприятия выполняются.

Для движения пешеходов в п.Амдерма устроены деревянные мостовые.



Рисунок 3 Фотография улицы в п.Амдерма

Велосипедное движение отсутствует.

По итогам анализа программой предлагается:

- для пешеходного движения предусмотрено устройство тротуаров. Покрытие тротуаров необходимо уточнить на стадии разработки рабочего проекта.

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

Необходимо отметить, что грузовые транспортные средства занимают незначительную долю в общих автомобильных перевозках в муниципальном образовании «поселок Амдерма» НАО. Преимущественно движение грузового транспорта происходит по направлению от морского порта и аэропорта к основным объектам жизнеобеспечения населения.

Содержание улично-дорожной сети в п.Амдерма осуществляется силами – Администрации муниципального образования «поселок Амдерма» НАО.

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

Данные о фоновых концентрациях загрязняющих веществ в атмосферном воздухе муниципального образования «поселок Амдерма» НАО отсутствуют.

## Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры муниципального образования «поселок Амдерма» Ненецкого автономного округа

В генеральном плане муниципального образования определены основные планируемые зоны развития, возможные направления развития улично-дорожной сети, перечень к реконструкции, сохранению и проектированию улиц.

Важным элементом развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «поселок Амдерма» НАО является:

* реконструкция существующей и строительство новой улично-дорожной сети в районах нового строительства;
* реконструкция аэропорта Амдерма, в соответствии с СТП Российской Федерации в области федерального транспорта.

Для пешеходного движения предусматривается устройство тротуаров.

## Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «поселок Амдерма»

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

1. Федеральный закон от 29.12.2004 № 191-ФЗ «О введении в действие Градостроительного кодекса Российской Федерации»;
2. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
3. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
4. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
5. 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»;
6. Схема территориального планирования Ненецкого автономного округа;
7. Стратегия социально-экономического развития Ненецкого автономного округа до 2030г.;
8. Муниципальная программа «Комплексное развитие муниципального района «Заполярный район» на 2017-2022г.;
9. Генеральный план муниципального образования «поселок Амдерма».

Таким образом, следует отметить, что на федеральном и региональном уровне нормативно-правовая база необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сформирована.

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона «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 муниципального образования.

В соответствии с Федеральным законом «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации» №131-ФЗ от 6 октября 2003 года (в ред. от 15.02.2017 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.

## Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

В рамках разрабатываемой программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «поселок Амдерма» Ненецкого автономного округа предусматривается реализация и финансирование затрат на мероприятия, которые позволят существенно улучшить состояние транспортной инфраструктуры муниципального образования.

В целом, необходимо отметить, что финансирование транспортной инфраструктуры муниципального образования «поселок Амдерма» НАО ограничено отсутствием целевого финансирования в условиях значительного износа (либо отсутствия) объектов транспортной инфраструктуры.

Кроме того, объекты улично-дорожной сети практически отсутствуют, и комплексно решить проблемы поможет лишь проектный подход в рамках целевого общероссийского проекта, с определением базового года и принятием соответствующих нормативов по содержанию улично-дорожной сети и утверждения межремонтных сроков на улично-дорожную сеть местного значения, уточнения категорий дорог, внутриквартальных проездов.

В соответствии с бюджетом муниципального образования «поселок Амдерма» на 2020г. на содержание дорог местного значения выделено – 4 554,1 тыс.руб. Кроме этого, из федерального бюджета выделены средства на реконструкцию аэропорта Амдерма в размере 787 920,0 тыс.руб. – работы запланировано выполнить до 2022г.

# Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории муниципального образования «поселок Амдерма»

## Прогноз социально-экономического и градостроительного развития муниципального образования «поселок Амдерма»

Прогнозные темпы экономического развития муниципального образования «поселок Амдерма» Ненецкого автономного округа указаны в документах территориального планирования.

Предложения генерального плана по строительству жилого фонда и определение объемов жилья на перспективу выполняются на основе анализа состояния существующего фонда, фактического и проектного показателей жилищной обеспеченности, учета аварийного фонда и намечаемых к сносу зданий в течение расчетного срока, использования объемов незавершенного строительства и предложений для нового жилищного строительства на свободных территориях.

С учетом сноса всего аварийного и ветхого жилья в течение расчетного срока и сохранения существующего жилого фонда в надлежащем состоянии предусмотрено строительство нового жилья общей площадью 22,6 тыс. кв.м. Таким образом, жилой фонд к концу расчетного срока должен составить не менее 31,5 тыс. кв.м.

Проектом предусмотрено изменение конфигурации жилых территорий и на конец расчетного срока площадь жилых территорий должна составить 11,2 га.

По виду застройки жилые зоны будут представлены зоной застройки малоэтажными жилыми домами.

Средняя обеспеченность населения жильем в проектируемом жилье должна составить 21 кв.м на человека.

Плотность населения в границах муниципального образования составила – 0,2 чел./га.

Плотность населения в границах жилых территорий – 134 чел./га.

Общий объем нового жилищного строительства должен составить порядка 70% от общей площади проектного жилья.

В течение расчетного срока проектом предусмотрена ликвидация недействующего магазина, завершение строительства физкультурно-оздоровительного комплекса, все остальные действующие объекты сохраняются.

Для восполнения образовавшегося дефицита и повышения общего уровня обеспеченности населения социально-бытовыми объектами проектом предусмотрено размещение следующих объектов:

образовательные организации:

* дошкольная образовательная организация на 120 мест;
* общеобразовательная организация на 250 учащихся;
* пришкольный интернат на 80 мест;

медицинские организации:

* врачебная амбулатория на 40 посещений в смену;

организации культуры:

* музей;
* Дом культуры на 300 посадочных мест;
* общедоступная библиотека с детским отделением;

объекты спорта:

* площадка для физкультурно-оздоровительных занятий для детей (100 кв.м);

объекты культового назначения:

* часовня;

предприятия общественного питания и объекты бытового обслуживания:

* гостиница на 10 мест
* кафе.

Потребность населения в организациях дополнительного образования на расчётный срок будет обеспечена за счёт организаций, расположенных на базе образовательных, спортивных и культурно-досуговых учреждениях с преобладанием физкультурно-спортивной и художественной направленности.

Так же потребность населения в спортивных сооружениях, может быть частично удовлетворена за счет использования спортивной инфраструктуры образовательных организаций.

В течение расчетного срока генеральным планом предусмотрена ликвидация всех недействующих производственных территорий и сохранение существующих объектов и территорий промышленного и коммунально-складского назначения, а также строительство следующих объектов:

* строительство предприятия по производству строительного щебня (организация установки по производству щебня);
* организация добычи оптического и технического флюорита;
* строительство рыбоперерабатывающего цеха.

## Прогноз транспортного спроса муниципального образования «поселок Амдерма», объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта

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

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

Прогноз сценарных условий развития транспортного комплекса муниципального образования «поселок Амдерма» НАО разработан на основании сценарных условий, основных параметров прогноза социально – экономического развития региона.

Для развития транспортного комплекса предлагается 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов – вариант 1 (базовый) и вариант 2 (умеренно-оптимистичный) и варианта 3 (экономически обоснованный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития, как сельского поселения, так и района в целом.

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

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

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

Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности, предполагает также дальнейшие инвестиции предприятий нефтедобывающего комплекса в разработку новых месторождений.

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

Сценарий предполагает комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети в муниципальном образовании «поселок Амдерма» НАО, предполагает рост транспортной инфраструктуры опережающими темпами, развитие кварталов перспективной застройки, развитие инфраструктуры.

## Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

На расчетный срок предусматривается сохранение существующей транспортной инфраструктуры муниципального образования – воздушного сообщения и морского транспорта.

В соответствии с решениями Схемы территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта предусматривается в части аэропортового комплекса пос.Амдерма - реконструкция взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перрона, водосточно-дренажной системы, замена светосигнального оборудования, строительство (реконструкция) аварийно-спасательной станции (Ненецкий автономный округ, пос.Амдерма). Искусственная взлетно-посадочная полоса 2600x50 м, количество мест стоянки воздушных судов - 8. Кроме этого, предусматривается ввести 3 единицы комплекса средств управления воздушным движением, радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи в аэропорте Амдерма.

## Прогноз развития дорожной сети муниципального образования «поселок Амдерма»

Участки автомобильных дорог местного значения на территории муниципального образования характеризуются низкой интенсивностью движения, что позволяет обеспечить выполнение требований к пропускной способности, комфорту и безопасности участников дорожного движения.

Генеральным планом предусматривается развитие территории поселения с приведением улично-дорожной сети к нормативным требованиям.

На расчетный срок протяженность улично-дорожной сети п.Амдерма составит – 3,1км. Кроме этого, в поселке предусмотрено устройство местных автомобильных дорог общей протяженностью 1,5 км - подъезд к промышленной территории. Существующие автомобильные дороги проектом сохраняются - 3,1 км - подъезд к аэропорту Амдерма.

В границах п. Амдерма также имеются ведомственные автомобильные дороги (обороны и безопасности).

## Прогноз уровня автомобилизации

Учитывая расположение поселения, а также изменение транспортной ситуации на территории муниципального образования, уровень автомобилизации населения в перспективе (к 2040г.) составит 100 автомобилей на 1000 жителей.

## Прогноз показателей безопасности дорожного движения

На территории муниципального образования «поселок Амдерма» дорожно-транспортные происшествия не зарегистрированы в виду низкого уровня автомобилизации населения. На расчетный срок изменений в области осуществления безопасности дорожного движения не предусматривается.

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

В виду невысокого уровня автомобилизации населения негативное воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения незначительны.

# Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры, с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта

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

# Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

## Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

В части воздушного транспорта.

В соответствии с решениями Схемы территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта предусматривается в части аэропортового комплекса пос.Амдерма - реконструкция взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перрона, водосточно-дренажной системы, замена светосигнального оборудования, строительство (реконструкция) аварийно-спасательной станции (Ненецкий автономный округ, пос.Амдерма). Искусственная взлетно-посадочная полоса 2600x50 м, количество мест стоянки воздушных судов - 8. Кроме этого, предусматривается ввести 3 единицы комплекса средств управления воздушным движением, радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи в аэропорте Амдерма.

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

Развитие транспорта общего пользования на территории муниципального образования «поселок Амдерма» Ненецкого автономного округа на перспективу не планируется.

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

Развитие инфраструктуры для легкового транспорта на территории муниципального образования «поселок Амдерма» Ненецкого автономного округа на перспективу не планируется. Хранение личного транспорта жителей индивидуальной жилой застройки предусматривается осуществлять в границах личных земельных участков и на придомовой территории жителей многоквартирной жилой застройки.

## Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

На расчетный срок предусмотрено организовать вдоль основных улиц тротуары для движения пешеходов. Выделенных полос для велосипедного движения проектом не предусматривается.

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

Развитие инфраструктуры для грузового транспорта на территории муниципального образования «поселок Амдерма» Ненецкого автономного округа на перспективу не планируется.

## Мероприятия по развитию сети дорог муниципального образования «поселок Амдерма» Ненецкого автономного округа

В части развития автомобильных дорог программой предусматривается содержание существующих улиц и проездов, а также тротуаров на территории п.Амдерма.

В поселке предусмотрено устройство автомобильных дорог местного значения 1,5км - подъезд к промышленной территории.

# Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Раздел включает в себя, с разбивкой по годам, оценку стоимости основных мероприятий по реализации Программы. Основной целью Программы является развитие современной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение доступности и безопасности услуг транспортного комплекса для населения муниципального образования «поселок Амдерма».

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства федерального бюджета, областного бюджета, местного бюджета, а также внебюджетные источники. Объемы финансирования мероприятий из областного бюджета определяются после принятия соответствующих программ и подлежат уточнению после формирования областного бюджета на соответствующий финансовый год с учетом результатов реализации мероприятий в предыдущем финансовом году.

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.

В настоящее время существует множество методов и подходов к определению стоимости строительства. Изменчивость цен и их разнообразие не позволяют на данном этапе работы точно определить необходимые затраты в полном объеме.

В связи с этим, на дальнейших стадиях проектирования требуется детальное уточнение параметров строительства на основании изучения местных условий и конкретных специфических функций строящегося объекта.

Определение стоимости на разных этапах проектирования должно осуществляться различными методиками. На предпроектной стадии при обосновании инвестиций определяется предварительная (расчетная) стоимость строительства. Проекта на этой стадии еще нет, поэтому она составляется по предельно укрупненным показателям. При отсутствии таких показателей могут использоваться данные о стоимости объектов-аналогов. При разработке рабочей документации на объекты капитального строительства необходимо уточнение стоимости путем составления проектно-сметной документации. Стоимость устанавливается на каждой стадии проектирования, в связи, с чем обеспечивается поэтапная ее детализация и уточнение. Таким образом, базовые цены устанавливаются с целью последующего формирования договорных цен на разработку проектной документации и строительства.

В расчетах не учитывались:

* стоимость резервирования и выкупа земельных участков и недвижимости для государственных и муниципальных нужд;
* стоимость проведения топографо-геодезических и геологических изысканий на территориях строительства;
* стоимость мероприятий по сносу и демонтажу зданий и сооружений на территориях строительства;
* оснащение необходимым оборудованием и благоустройство прилегающей территории.

Результаты расчетов (сводная ведомость стоимости работ) приведены в нижеследующей таблице и включают в себя оценку величины необходимых капитальных вложений в строительство и реконструкцию транспортной инфраструктуры, выполненную на основании приказа № 643 от 30.12.2011г. «Об утверждении укрупненных нормативов цены строительства различных видов объектов капитального строительства непроизводственного назначения и инженерной инфраструктуры», либо принятую по объектам-аналогам по видам капитального строительства и видам работ.

Таблица 1. Объемы бюджетных и внебюджетных средств на реализацию программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «поселок Амдерма»

| **Наименование мероприятия** | **Объем финансирования, тыс. руб.** | | | | | | | **Источник финансирования** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ВСЕГО** | **2020г.** | **2021г.** | **2022г.** | **2023г.** | **2024г.** | **2025-2040г.** |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** |
| **В области развития воздушного транспорта** | | | | | | | | |
| Реконструкция аэропорта Амдерма | 787 920,0 | 157 920,0 | 580 000,0 | 50 000,0 | - | - | - | ФБ |
| **В области развития сети внешних автомобильных дорог и улично-дорожной сети** | | | | | | | | |
| Содержание существующих автомобильных дорог местного значения и строительство новых | 98 804,1 | 4 554,1 | 4 600,0 | 4 750,0 | 4 900,0 | 5 000,0 | 75 000,0 | МБ |

Примечание: ФБ - федеральный бюджет, ОБ - окружной бюджет, МБ - местный бюджет, ВИ - внебюджетные источники.

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

# Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

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.

Интегральная оценка эффективности реализации государственной программы (R) рассчитывается по формуле:

R = Iср/Vфин, где:

Iср - интегральная оценка результативности реализации государственной программы;

Vфин - уровень финансового обеспечения государственной программы.

Интегральная оценка результативности реализации программы определяется в процентах и рассчитывается по формуле:

Iср = ∑j=nj=1ij , где:

ij - показатель оценки выполнения j-го целевого индикатора;

n - количество целевых индикаторов государственной программы.

Показатель оценки выполнения целевого индикатора определяется в процентах и рассчитывается по формуле:

ij = Ij x kj , где:

Ij - индекс результативности целевого индикатора за отчетный период;

kj - весовой коэффициент, присвоенный целевому индикатору.

Индекс результативности целевого индикатора за отчетный период определяется в процентах и рассчитывается по формуле:

I = ((Ifj - Ibj ) / (Ipj - Ibj )) x 100%, где:

Ifj - фактическое значение целевого индикатора за отчетный период;

Ibj - базовое значение целевого индикатора - фактическое значение целевого индикатора программы на начало отчетного периода (или значение целевого индикатора программы в случае, если программа не была бы реализована в отчетном периоде);

Ipj - плановое значение целевого индикатора на отчетный период.

Уровень финансового обеспечения программы за отчетный период Vфин определяется в процентах и рассчитывается по формуле:

Vфин = (Vf / Vp ) х 100%, где:

Vf - фактические затраты, направленные на реализацию программы в отчетном периоде с учетом всех источников финансирования;

Vp - запланированный объем финансирования программы за счет всех источников финансирования.

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 (95%);

- удовлетворительный (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.

Таблица 2. 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 | Устройство автомобильных дорог общего пользования местного значения, выполняющие роль подъездных автомобильных дорог к объектам - кладбищу, коммунально-складским зонам.  Реконструкция аэропорта Амдерма. | Расширение транспортных связей муниципального образования, повышение эффективности транспортного обслуживания и снижения издержек |
| Развитие инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения | Обеспечение условия для пешеходного передвижения населения, повышение безопасности дорожного движения | Устройство тротуаров. | Снижение вероятности ДТП с участием пешеходов, повышение уровня комфорта движения населения |
| Развитие сети дорог | Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения, развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью, повышение качества содержания транспортной инфраструктуры | Реконструкция существующих и устройство новых дорог | Улучшение качества обслуживания территорий на 45%, снижение износа улично­дорожной сети на 60% |

# Предложения по институционным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования «поселок Амдерма»

Важнейшим элементом экономического механизма стимулирования инвестиций является создание условий роста инвестиционной активности.

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 («дорожной карте») «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 поселений и городских округов. 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).

Программы комплексного развития 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 Ненецкого автономного округа, 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 поселения, в состав плана экономики района.

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

Для обеспечения возможности реализации предлагаемых в составе программы мероприятий (инвестиционных проектов) необходимо решение приоритетной задачи институциональных преобразований: разработка нормативной правовой базы, обеспечивающей четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором, а также определение приоритетных сфер применения государственно-частного партнерства в сфере дорожного хозяйства, в том числе совершенствование законодательства, регулирующего вопросы инвестиционной деятельности в сфере дорожного хозяйства, осуществляемой в форме капитальных вложений.