Приложение к постановлению

Администрации Мелиоративного

сельского поселения от 02.12.2019 г. № 35

**Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Мелиоративного сельского поселения на 2019-2038 годы**

**Содержание**

[1 ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ…………………………………………………………………………..4](#_Toc514942301)

[2 ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ………………………………………………………………………………………..7](#_Toc514942302)

[2.1 Анализ положения Мелиоративного сельского поселения в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения Прионежского муниципального района в структуре пространственной организации Республики Карелия…………………………………….....7](#_Toc514942303)

[2.2 Социально-экономическая характеристика Мелиоративного сельского поселения, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса 11](#_Toc514942304)

[2.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта 16](#_Toc514942305)

[2.4 Характеристика сети дорог Мелиоративного сельского поселения, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог 17](#_Toc514942310)

[2.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Мелиоративном сельском поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами) 18](#_Toc514942311)

[2.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока 19](#_Toc514942312)

[2.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения 20](#_Toc514942317)

[2.8 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств 21](#_Toc514942318)

[2.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения 21](#_Toc514942319)

[2.10 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения 22](#_Toc514942320)

[2.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Мелиоративного сельского поселения 23](#_Toc514942321)

[2.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Мелиоративного сельского поселения 23](#_Toc514942322)

[2.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры 25](#_Toc514942323)

[3 ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ МЕЛИОРАТИВНОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ ……………………………………………………………………………...27](#_Toc514942324)

[3.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения 27](#_Toc514942325)

[3.2 Прогноз транспортного спроса Мелиоративного сельского поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта 29](#_Toc514942326)

[3.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта 31](#_Toc514942327)

[3.4 Прогноз развития дорожной сети 35](#_Toc514942328)

[3.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения 36](#_Toc514942329)

[3.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения 36](#_Toc514942330)

[3.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения 37](#_Toc514942331)

[4 УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ВЫБОР ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА ……………………………………………………………………………………………….39](#_Toc514942332)

[5 ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ……………………………………………………………..40](#_Toc514942333)

[5.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта 40](#_Toc514942334)

[5.2 Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов 40](#_Toc514942335)

[5.3 Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства 40](#_Toc514942336)

[5.4 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения 40](#_Toc514942337)

[5.5 Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб 40](#_Toc514942338)

[5.6 Мероприятия по развитию сети дорог 40](#_Toc514942339)

[6 МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ …………42](#_Toc514942340)

[6.1 Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков 42](#_Toc514942341)

[6.2 Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем 42](#_Toc514942342)

[6.3 Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения 42](#_Toc514942343)

[6.4 Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности 42](#_Toc514942344)

[7 ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ……………………………………………………………..43](#_Toc514942345)

[8 ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ………………………………………………………………………………………46](#_Toc514942346)

[9 ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ МЕЛИОРАТИВНОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ …………………………………………………………………………..….48](#_Toc514942347)

1. ****ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ****

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Мелиоративного сельского поселения Прионежского муниципального района на период до 2038 года |
| Основание для разработки программы | * Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»; * Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 г. №190-ФЗ; * Статья 5 Федерального закона от 29 декабря 2014 года № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» * Жилищный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 188-ФЗ (ред. от 29.07.2017);   СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений». |
| Наименование заказчика и разработчиков программы, их местонахождение | **Заказчик**: Администрация Мелиоративного сельского поселения  Юридический адрес: 185509, Республика Карелия, Прионежский муниципальный район, п. Мелиоративный, ул. Петрозаводская, д. 22  **Разработчик**: ООО «ЭнергоАудит»  Юридический адрес: 160011, Вологодская область, г.Вологда, ул. Герцена, д. 56, офис 202 |
| Цели и задачи программы | **Цель программы** – обеспечение сбалансированного перспективного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.  **Задачи программы**:  а) безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее – субъекты экономической деятельности), на территории сельского поселения;  б) доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования сельского поселения;  в) развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории сельского поселения;  г) развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в сельском поселении;  д) создание условий для управления транспортным спросом;  е) создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;  ж) создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;  з) создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения;  и) эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры. |
| Целевые показатели (индикаторы) реализации программы | Внешний транспорт: 1. Обеспечение инфраструктурой грузовые и пассажирские перевозки автомобильным транспортом. Городской пассажирский транспорт: 2. Повышение качества и безопасности пассажирских перевозок.  3. Повышение беспересадочности при передвижениях между основными планировочными зонами. Улицы и дороги: 4. Развитие инфраструктуры обслуживания автотранспорта. |
| Срок и этапы реализации программы | Срок реализации Программы – 2019-2038 годы.  Этапы осуществления Программы:  первый этап – с 2019 года по 2028 год (первая очередь);  второй этап – с 2029 года по 2038 год (расчетный срок). |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры | Мероприятия программы (инвестиционные проекты) направлены на развитие объектов транспортной инфраструктуры по направлениям:  а) мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта;  б) мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов;  в) мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства;  г) мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения;  д) мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб;  е) мероприятия по развитию сети дорог поселений, городских округов;  ж) комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков;  з) мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем;  и) мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения;  к) мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности. |
| Объемы и источники финансирования программы | Общая сумма финансирования программных мероприятий составляет 11710,910 тысяч рублей.  Источник финансирования – местный бюджет. |

1. ****ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ****
   1. Анализ положения Республики Карелия в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения Прионежского муниципального района в структуре пространственной организации Республики Карелия, анализ положения Мелиоративного сельского поселения в структуре пространственной организации Прионежского муниципального района

Основным направлением деятельности государства в транспортном комплексе является максимальное удовлетворение потребности населения и экономики страны в качественной и безопасной транспортной инфраструктуре с высокими потребительскими свойствами. А недостаточный ее уровень является одним из наиболее существенных ограничений темпов роста социально-экономического развития муниципального образования и района в целом.

*Респу́блика Каре́лия* — [субъект](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A4%D0%B5%D0%B4%D0%B5%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B8%D0%B2%D0%BD%D0%BE%D0%B5_%D1%83%D1%81%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%B9%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%BE_%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B8) [Российской Федерации](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D1%8F), республика в её составе. Входит в состав [Северо-Западного федерального округа](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B5%D0%B2%D0%B5%D1%80%D0%BE-%D0%97%D0%B0%D0%BF%D0%B0%D0%B4%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D1%84%D0%B5%D0%B4%D0%B5%D1%80%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D0%BE%D0%BA%D1%80%D1%83%D0%B3), является частью [Северного экономического района](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B5%D0%B2%D0%B5%D1%80%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D1%8D%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD).

Столица — город [Петрозаводск](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%B5%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%B7%D0%B0%D0%B2%D0%BE%D0%B4%D1%81%D0%BA).

Образована в 1920 году как [Карельская трудовая коммуна](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D1%80%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D1%82%D1%80%D1%83%D0%B4%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D1%8F_%D0%BA%D0%BE%D0%BC%D0%BC%D1%83%D0%BD%D0%B0), 25 июля 1923 г. преобразована в [Автономную Карельскую Социалистическую Советскую Республику](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D0%BD%D0%B0%D1%8F_%D0%9A%D0%B0%D1%80%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%A1%D0%BE%D1%86%D0%B8%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%A1%D0%BE%D0%B2%D0%B5%D1%82%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%A0%D0%B5%D1%81%D0%BF%D1%83%D0%B1%D0%BB%D0%B8%D0%BA%D0%B0) в составе РСФСР (с 5 декабря 1936 г. — [Карельская Автономная Советская Социалистическая Республика](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D1%80%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D0%BD%D0%B0%D1%8F_%D0%A1%D0%BE%D0%B2%D0%B5%D1%82%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%A1%D0%BE%D1%86%D0%B8%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%A0%D0%B5%D1%81%D0%BF%D1%83%D0%B1%D0%BB%D0%B8%D0%BA%D0%B0)). 31 марта 1940 г. постановлением Верховного совета СССР переименована в [Карело-Финскую ССР](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D1%80%D0%B5%D0%BB%D0%BE-%D0%A4%D0%B8%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%A1%D0%BE%D0%B2%D0%B5%D1%82%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%A1%D0%BE%D1%86%D0%B8%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%A0%D0%B5%D1%81%D0%BF%D1%83%D0%B1%D0%BB%D0%B8%D0%BA%D0%B0) и выведена из состава РСФСР. С 16 июля 1956 г. — Карельская АССР в составе РСФСР. 9 августа 1990 г. Верховный совет республики принял Декларацию о государственном суверенитете. Законом РФ от 21 апреля 1992 г. утверждено название Республика Карелия.

Западная граница Карелии совпадает с [государственной границей Российской Федерации и Финляндии](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B9%D1%81%D0%BA%D0%BE-%D1%84%D0%B8%D0%BD%D0%BB%D1%8F%D0%BD%D0%B4%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D1%86%D0%B0). На востоке Карелия граничит с [Архангельской областью](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D1%80%D1%85%D0%B0%D0%BD%D0%B3%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%8C), на юге — с [Вологодской](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D0%BE%D0%B4%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%8C) и [Ленинградской областями](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%BD%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%B4%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%8C), на севере — с [Мурманской областью](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D1%83%D1%80%D0%BC%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%8C).

Республика Карелия расположена в [Северной Европе](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B5%D0%B2%D0%B5%D1%80%D0%BD%D0%B0%D1%8F_%D0%95%D0%B2%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%B0), в северо-западной части России, омывается [Белым морем](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D0%B5%D0%BB%D0%BE%D0%B5_%D0%BC%D0%BE%D1%80%D0%B5) на северо-востоке.

Основной [рельеф](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D0%B5%D1%84) республики — холмистая равнина, переходящая на западе в [Западно-Карельскую возвышенность](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%97%D0%B0%D0%BF%D0%B0%D0%B4%D0%BD%D0%BE-%D0%9A%D0%B0%D1%80%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%B2%D0%BE%D0%B7%D0%B2%D1%8B%D1%88%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82%D1%8C).

[Климат](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%BB%D0%B8%D0%BC%D0%B0%D1%82) мягкий с обилием осадков, меняется на территории Карелии от морского к умеренно — континентальному. Зима снежная, прохладная, но обычно без сильных морозов; если морозы наступают, то только на несколько дней. Лето непродолжительное и тёплое, с большим количеством осадков.

Численность населения республики, по данным Росстата, составляет 618056 чел. (2019). Плотность населения — 3,42 чел./км2 (2019). Городское население — 80,99 % (2018).

Из-за малой плотности населения в Карелии, дорожная сеть не является значительно разветвлённой. Протяженность автомобильных дорог общего пользования составляет 7822 км. Асфальтированы только основные автомагистрали и небольшие участки дороги вдоль крупных населённых пунктов. Также активно ведётся строительство новых трасс и участков трасс.

Железнодорожный транспорт в Карелии — одна из важнейших составляющих инфраструктуры экономики. Это 2800 километров железнодорожных путей, около 15 тысяч высококвалифицированных рабочих, 4 отделения [Октябрьской железной дороги](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9E%D0%BA%D1%82%D1%8F%D0%B1%D1%80%D1%8C%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%B6%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BD%D0%B0%D1%8F_%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B0) ([Мурманское](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D1%83%D1%80%D0%BC%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B5_%D0%BE%D1%82%D0%B4%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5_%D0%9E%D0%BA%D1%82%D1%8F%D0%B1%D1%80%D1%8C%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B9_%D0%B6%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BD%D0%BE%D0%B9_%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B8), [Петрозаводское](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%B5%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%B7%D0%B0%D0%B2%D0%BE%D0%B4%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B5_%D0%BE%D1%82%D0%B4%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5_%D0%9E%D0%BA%D1%82%D1%8F%D0%B1%D1%80%D1%8C%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B9_%D0%B6%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BD%D0%BE%D0%B9_%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B8), [Волховстроевское](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%BE%D0%BB%D1%85%D0%BE%D0%B2%D1%81%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%B5%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B5_%D0%BE%D1%82%D0%B4%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5_%D0%9E%D0%BA%D1%82%D1%8F%D0%B1%D1%80%D1%8C%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B9_%D0%B6%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BD%D0%BE%D0%B9_%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B8), [Санкт-Петербургское](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B0%D0%BD%D0%BA%D1%82-%D0%9F%D0%B5%D1%82%D0%B5%D1%80%D0%B1%D1%83%D1%80%D0%B3%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B5_%D0%BE%D1%82%D0%B4%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5_%D0%9E%D0%BA%D1%82%D1%8F%D0%B1%D1%80%D1%8C%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B9_%D0%B6%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BD%D0%BE%D0%B9_%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B8)) и [Архангельское](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D1%80%D1%85%D0%B0%D0%BD%D0%B3%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D1%81%D0%BA) отделение [Северной железной дороги](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B5%D0%B2%D0%B5%D1%80%D0%BD%D0%B0%D1%8F_%D0%B6%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BD%D0%B0%D1%8F_%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B0).

Бо́льшую часть железнодорожных линий Карелии обслуживает [Петрозаводское отделение Октябрьской железной дороги](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%B5%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%B7%D0%B0%D0%B2%D0%BE%D0%B4%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B5_%D0%BE%D1%82%D0%B4%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5_%D0%9E%D0%BA%D1%82%D1%8F%D0%B1%D1%80%D1%8C%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B9_%D0%B6%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BD%D0%BE%D0%B9_%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B8), которое является одним из крупнейших бюджетообразующих предприятий Республики.

В [2005 году](https://ru.wikipedia.org/wiki/2005_%D0%B3%D0%BE%D0%B4) завершена электрификация северного хода Октябрьской железной дороги (участка «[Свирь](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B2%D0%B8%D1%80%D1%8C_(%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%86%D0%B8%D1%8F)) — [Идель](https://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%98%D0%B4%D0%B5%D0%BB%D1%8C_(%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%86%D0%B8%D1%8F)&action=edit&redlink=1)» линии «[Санкт-Петербург](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B0%D0%BD%D0%BA%D1%82-%D0%9F%D0%B5%D1%82%D0%B5%D1%80%D0%B1%D1%83%D1%80%D0%B3) — [Мурманск](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D1%83%D1%80%D0%BC%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BA)»). Электрификация обеспечила надёжность железнодорожного сообщения промышленных центров Северо-Запада — Мурманска, Петрозаводска, [Архангельска](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D1%80%D1%85%D0%B0%D0%BD%D0%B3%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D1%81%D0%BA) и [Сыктывкара](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D1%8B%D0%BA%D1%82%D1%8B%D0%B2%D0%BA%D0%B0%D1%80) — с другими регионами России.

Эксплуатационная длина электрифицированных участков железнодорожных линий в Карелии увеличивается. Сейчас на очереди электрификация линии «[Кочкома](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%BE%D1%87%D0%BA%D0%BE%D0%BC%D0%B0) — [Костомукша](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%BE%D0%BC%D1%83%D0%BA%D1%88%D0%B0) — [Люття](https://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%9B%D1%8E%D1%82%D1%82%D1%8F&action=edit&redlink=1)» с последующим пуском пассажирского и грузового движения.

С [1 января](https://ru.wikipedia.org/wiki/1_%D1%8F%D0%BD%D0%B2%D0%B0%D1%80%D1%8F) [2011 года](https://ru.wikipedia.org/wiki/2011_%D0%B3%D0%BE%D0%B4) пригородные железнодорожные перевозки осуществляет ОАО «[Северо-Западная пригородная пассажирская компания](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B5%D0%B2%D0%B5%D1%80%D0%BE-%D0%97%D0%B0%D0%BF%D0%B0%D0%B4%D0%BD%D0%B0%D1%8F_%D0%BF%D1%80%D0%B8%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4%D0%BD%D0%B0%D1%8F_%D0%BF%D0%B0%D1%81%D1%81%D0%B0%D0%B6%D0%B8%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%BA%D0%BE%D0%BC%D0%BF%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D1%8F)» (до этого «Карелпригород»). Электропоезда СЗ ППК работают на участках «[Кемь](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B5%D0%BC%D1%8C_(%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4)) — [Свирь](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B2%D0%B8%D1%80%D1%8C_(%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%86%D0%B8%D1%8F))», «[Кемь](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B5%D0%BC%D1%8C_(%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4)) — [Апатиты](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%BF%D0%B0%D1%82%D0%B8%D1%82%D1%8B)», «[Кемь](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B5%D0%BC%D1%8C_(%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4)) — [Беломорск](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D0%B5%D0%BB%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D1%80%D1%81%D0%BA) — [Маленьга](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%B0%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D1%8C%D0%B3%D0%B0_(%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%86%D0%B8%D1%8F))», «[Сортавала](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%B0%D0%B2%D0%B0%D0%BB%D0%B0) — [Кузнечное](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D1%83%D0%B7%D0%BD%D0%B5%D1%87%D0%BD%D0%BE%D0%B5_(%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%86%D0%B8%D1%8F))».

*Прионе́жский райо́н* — [административно-территориальная единица](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%B4%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B8%D0%B2%D0%BD%D0%BE-%D1%82%D0%B5%D1%80%D1%80%D0%B8%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B8%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%BE%D0%B5_%D0%B4%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5_%D0%A0%D0%B5%D1%81%D0%BF%D1%83%D0%B1%D0%BB%D0%B8%D0%BA%D0%B8_%D0%9A%D0%B0%D1%80%D0%B5%D0%BB%D0%B8%D1%8F#%D0%90%D0%B4%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B8%D0%B2%D0%BD%D0%BE-%D1%82%D0%B5%D1%80%D1%80%D0%B8%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B8%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%BE%D0%B5_%D1%83%D1%81%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%B9%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%BE) и [муниципальное образование](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D1%83%D0%BD%D0%B8%D1%86%D0%B8%D0%BF%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%BE%D0%B5_%D0%BE%D0%B1%D1%80%D0%B0%D0%B7%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D0%B5) ([муниципальный район](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D1%83%D0%BD%D0%B8%D1%86%D0%B8%D0%BF%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD)) в составе [Республики Карелия](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D0%B5%D1%81%D0%BF%D1%83%D0%B1%D0%BB%D0%B8%D0%BA%D0%B0_%D0%9A%D0%B0%D1%80%D0%B5%D0%BB%D0%B8%D1%8F) [Российской Федерации](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D1%8F).

[Администрация](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%B4%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B8%D0%B2%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D1%86%D0%B5%D0%BD%D1%82%D1%80) района располагается в городе [Петрозаводске](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%B5%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%B7%D0%B0%D0%B2%D0%BE%D0%B4%D1%81%D0%BA), не входящем в состав района.

Прионежский район приравнен к [районам Крайнего Севера](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BD%D0%B8%D0%B9_%D0%A1%D0%B5%D0%B2%D0%B5%D1%80).

Прионежский район находится в юго-восточной части Республики [Карелия](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D1%80%D0%B5%D0%BB%D0%B8%D1%8F). Территория ограничена на востоке и северо-востоке [Онежским озером](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9E%D0%BD%D0%B5%D0%B6%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B5_%D0%BE%D0%B7%D0%B5%D1%80%D0%BE) и [Петрозаводским городским округом](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%B5%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%B7%D0%B0%D0%B2%D0%BE%D0%B4%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B9_%D0%BE%D0%BA%D1%80%D1%83%D0%B3), на севере и северо-западе — [Кондопожским](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D0%B4%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D0%B6%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD) и [Медвежьегорским](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%B5%D0%B4%D0%B2%D0%B5%D0%B6%D1%8C%D0%B5%D0%B3%D0%BE%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD) районами Республики Карелия, на западе — [Пряжинским районом](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D1%80%D1%8F%D0%B6%D0%B8%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD) Республики Карелия, на востоке — [Пудожским районом](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D1%83%D0%B4%D0%BE%D0%B6%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD) Республики Карелии, на юге — [Подпорожским районом](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%BE%D0%B4%D0%BF%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B6%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD) [Ленинградской области](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%BD%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%B4%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%8C).

Общая площадь территории 4475 км².

Климат мягкий, умеренно континентальный. Средняя температура января −10.0 C, июля +16.0°C.

Через район проходит федеральная трасса «[Кола](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%BE%D0%BB%D0%B0_(%D0%B0%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B0))», автомобильные дороги республиканского значения и три железнодорожные линии [Петрозаводского отделения Октябрьской железной дороги](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%B5%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%B7%D0%B0%D0%B2%D0%BE%D0%B4%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B5_%D0%BE%D1%82%D0%B4%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5_%D0%9E%D0%BA%D1%82%D1%8F%D0%B1%D1%80%D1%8C%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B9_%D0%B6%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BD%D0%BE%D0%B9_%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B8).

* [Голубая дорога](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%BE%D0%BB%D1%83%D0%B1%D0%B0%D1%8F_%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B0), туристский маршрут.

Общая площадь транспортных путей (железные дороги и автодороги с твёрдым покрытием) около 650 км.

Пригородное и междугородное автобусное сообщение организовано из Петрозаводска (регулярные рейсы на станцию Шуйскую, гарнизон Бесовец, Вилгу, поселок Деревянка, Машезеро, Шапшезеро, Шёлтозеро, Кварцитный, Ладва-Ветку, Другую Реку).

Железнодорожная линия [Октябрьской железной дороги](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%B5%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%B7%D0%B0%D0%B2%D0%BE%D0%B4%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B5_%D0%BE%D1%82%D0%B4%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5_%D0%9E%D0%BA%D1%82%D1%8F%D0%B1%D1%80%D1%8C%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B9_%D0%B6%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BD%D0%BE%D0%B9_%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B8) Санкт-Петербург — Мурманск. Крупные железнодорожные станции — [Шуйская](https://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%A8%D1%83%D0%B9%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_(%D0%B6%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BD%D0%BE%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B6%D0%BD%D0%B0%D1%8F_%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%86%D0%B8%D1%8F)&action=edit&redlink=1), [Деревянка](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%B2%D1%8F%D0%BD%D0%BA%D0%B0_(%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%86%D0%B8%D1%8F)), [Ладва](https://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%9B%D0%B0%D0%B4%D0%B2%D0%B0_(%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%86%D0%B8%D1%8F)&action=edit&redlink=1), [Пай](https://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%9F%D0%B0%D0%B9_(%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D1%87%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D0%BF%D1%83%D0%BD%D0%BA%D1%82)&action=edit&redlink=1).

*Муниципальное образование Мелиоративное сельское поселение* входит в состав муниципального образования Прионежский район Республики Карелия. Поселок Мелиоративный является центром и единственным населенным пунктом сельского поселения.

Границы сельского поселения установлены Законом Республики Карелия от 01.11.2004 года № 813-ЗРК «О городских, сельских поселениях в Республике Карелия». Принципы и порядок изменения административно-территориального устройства Республики Карелия, порядок регистрации, учета административно-территориальных единиц и населенных пунктов области и иные вопросы административно-территориального устройства Республики Карелия определяются Законом Республики Карелия от 17.11.2004 № 825-ЗРК «О муниципальных районах в Республике Карелия». В современных границах Мелиоративное сельское поселение образовано в соответствии с Законом Республики Карелия от 01.11.2004 года № 813-ЗРК «О городских, сельских поселениях в Республике Карелия».

Сельское поселение территориально граничит:

- на востоке, севере и западе с Шуйским сельским поселением;

- на юге с Петрозаводским городским округом.

Муниципальное образование Мелиоративное сельское поселение расположено в западной части Прионежского муниципального района. Административный центр п. Мелиоративный расположен в северо-восточной части сельского поселения, в 11 км от районного центра – г. Петрозаводск. Большое влияние на развитие Мелиоративного сельского поселения оказывает близость к городу Петрозаводск и проходящие по территории поселения автодороги федерального значения «Кола» и регионального значения «Шуйское шоссе», а также железнодорожные пути федерального и регионального значения.

Связь Мелиоративного сельского поселения с ближайшей железнодорожной станцией и городом Петрозаводском, а также с другими городами Республики Карелия осуществляется автомобильным транспортом по автодорогам федерального и регионального значения; железнодорожным транспортом через станцию Томицы (Петрозаводский городской округ) и станцию Шуйский мост; воздушным транспортом через аэропорт г. Петрозаводск (Бесовец).

Климат переходный от морского к континентальному с умеренно-холодной, продолжительной зимой, поздней весной с частыми возвратами холодов и прохладным, коротким летом.

Зима хоть и мягкая, но довольно длительная, период со средними суточными температурами ниже -5º колеблется до 3,5 месяцев. Самый холодный месяц – январь, а вблизи водоемов – февраль. Их среднемесячная температура колеблется в пределах -10º…-12º. Понижение температур до -30º…-35ºС наблюдается почти ежегодно. За зиму отмечается 12-19 дней с оттепелью.

Летом самый теплый месяц – июль, средняя месячная температура которого повышается с севера на юг от 14º до 17ºС. Дневные температуры колеблются в пределах 16-21ºС, но в отдельные дни до 30-35ºС.

Территория муниципального образования по СП 131.13330.2012 «Строительная климатология» относится к строительно-климатической зоне – II А. Продолжительность отопительного периода – 246 дней. Продолжительность благоприятного периода, в среднем за год, длится 120-130 дней, в том числе летом – 90-120 дней. Лето приходит в начале июня, к этому времени средняя суточная температура выше +10°С. Летний период длится до 3,5 месяцев. Средняя температура достигает максимума в июле +16,2°С.

По степени увлажнения территория относится к зоне избыточного увлажнения. Осадки распределяются неравномерно. За период активной вегетации выпадает около 200 мм. Соответственно гидротермический коэффициент изменяется от 1,5 до 1,8. Территория характеризуется высокой степенью увлажнения, не характерны засухи, суховеи и пр. К концу лета происходит переувлажнение почв.

В среднем за год выпадает 650-725 мм осадков, около 80-90 дней с осадками, превышающими 1 мм. Летом осадки выпадают в виде кратковременных, но интенсивных ливней. В остальную часть года выпадение осадков носит продолжительный характер и умеренную интенсивность.

Зимой в рассматриваемом районе выпадает сравнительно мало осадков. Зимние осадки формируют снежный покров. Высота и продолжительность залегания снежного покрова зависит от климатических и природных особенностей местности.

Среднегодовая скорость ветра составляет 3,7 м/с. Ветровой режим обусловлен общей циркуляцией атмосферы. В течение года преобладают юго-западные и западные ветры. Несмотря на преобладание западных направлений в течение всего года, в теплый период несколько возрастает повторяемость восточных и северных направлений. Наибольшие скорости ветра наблюдаются в декабре – январе. Сильные ветры зимой полностью оголяют поля от снега, в результате чего происходит глубокое промерзание почвы. Скорость ветра, повторяемость превышения которой в году составляет 9 м/сек – 5%. Скорость ветра, возможная 1 раз за год – 17 м/с, за 5 лет – 19 м/с, за 10 лет – 20 м/с, за 15 лет – 21 м/с, за 20 лет – 21 м/с. Количество зимних дней с силой ветра, превышающей 4 балла по шкале Бофорта – 6,65%. В таблице 2.1 представлена повторяемость различных направлений ветра Мелиоративного сельского поселения.

Таблица 2.1

Повторяемость различных направлений ветра

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | С | СВ | В | ЮВ | Ю | ЮЗ | З | СЗ |
| Год | 7 | 6 | 14 | 8 | 10 | 24 | 23 | 8 |

К неблагоприятным метеорологическим явлениям относятся туманы, метели, грозы, гололедица и изморозь, обилие осадков. В среднем за год наблюдается 25-48 дней с туманами, максимум которых отмечается в холодный период. В среднем наблюдается 20-30 дней с метелью. Гололедица и изморозь наиболее часто образуются в конце осени и ранней весной. В среднем гололедица наблюдается 6 дней в году, изморозь – 28 дней. Территория характеризуется избыточной влагообеспеченностью, вследствие чего в течение летнего периода наблюдается обилие осадков в виде ливней.

Территория муниципального образования располагается в пределах восточной части Онежско-Ладожского водораздела. Территория расположена в северо-западной окраине Русской плиты, представляющей собой холмисто-грядовый рельеф.

Крупные горы на территории муниципального образования отсутствуют.

2.2 Социально-экономическая характеристика Мелиоративного сельского поселения, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

Мелиоративное сельское поселение является муниципальным образованием Прионежского района Республики Карелия.

В состав территории Мелиоративного сельского поселения входит поселок Мелиоративный.

На рисунке 2.1 показано расположение Мелиоративного сельского поселения в Прионежском районе.

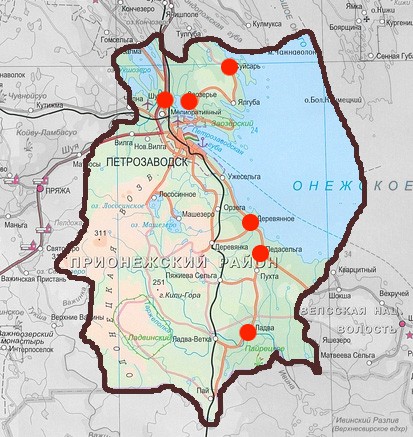


Рисунок 2.1 – Расположение Мелиоративного сельского поселения в Прионежском районе

На рисунке 2.2 представлена карта границ существующих населенных пунктов, входящих в состав поселения.

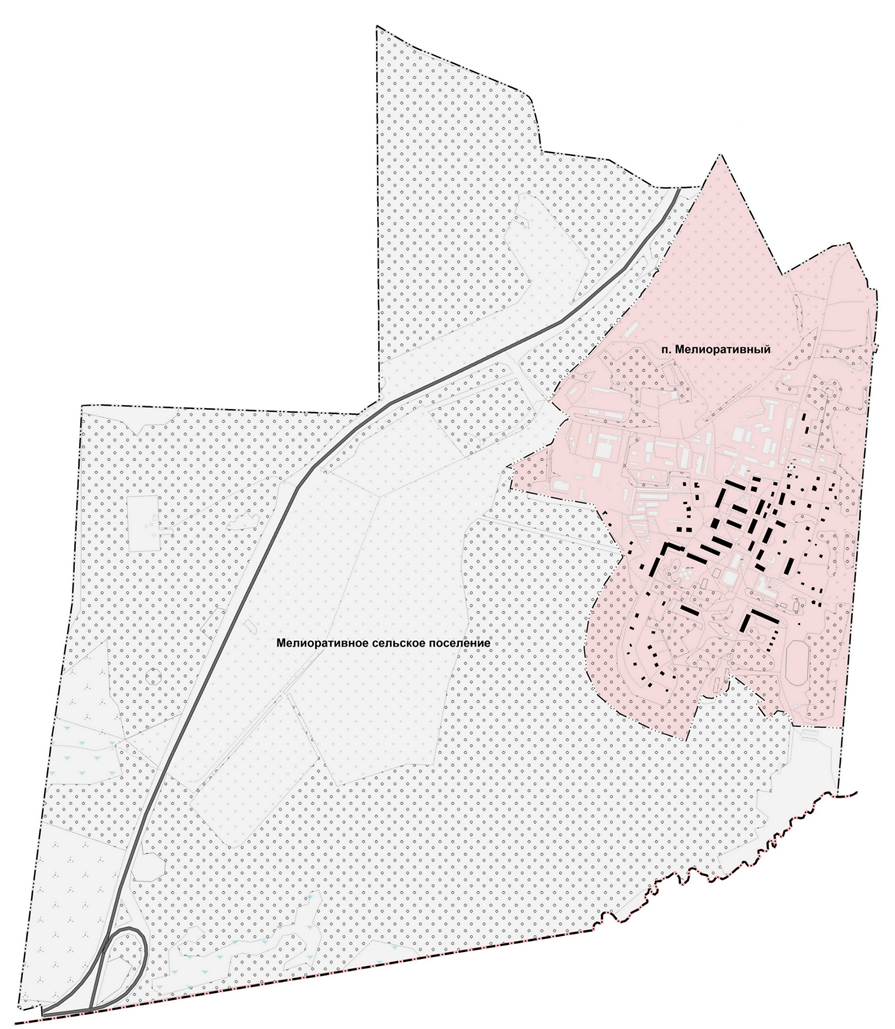


Рисунок 2.2 – карта границ существующих населенных пунктов, входящих в состав поселения

***Демографическая ситуация и анализ численности населения***

Анализ демографической ситуации является одной из важнейших составляющих оценки тенденций экономического роста территории. Возрастной, половой и национальный составы населения во многом определяют перспективы и проблемы рынка труда, а значит и производственный потенциал той или иной территории. Зная численность населения на определенный период, можно прогнозировать численность и структуру занятого населения, объемы жилой застройки и социально-бытовой сферы.

При оценке демографической ситуации, индикаторами, прежде всего, служат численность населения, показатели рождаемости, смертности и миграции. Численность населения сельского поселения по данным переписи населения проведенной администрацией сельского поселения на 1 января 2019 г. составила 2518 человек. В таблице 2.2 представлена численность населения Мелиоративного сельского поселения.

Таблица 2.2

Численность населения

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Населенный пункт** | **01.01.2015** | **01.01.2016** | **01.01.2017** | **01.01.2018** | **01.01.2019** |
| п. Мелиоративный | 2566 | 2580 | 2628 | 2628 | 2518 |

Демографическая ситуация в муниципальном образовании является стабильной, рост населения наблюдался в 2016, 2017 годах, на протяжении остальных лет численность населения не менялась. Уровень рождаемости и смертности, миграционный процесс в течение анализируемого периода как увеличивался, так и сокращался, т.е. находится в стабилизированном состоянии.

Важным показателем демографической ситуации является половозрастная структура населения. Необходимо отметить, прогноз миграционной составляющей движения населения должен производиться не только на основе экстраполяции динамики предыдущих лет, но и с учетом перспектив развития рынка рабочей силы, то есть жителей трудоспособного возраста.

Трудоспособный возраст – возраст, в котором человек, способный к трудовой деятельности, имеет право трудиться: трудоспособный возраст для мужчины составляет от 16 до 59 лет, для женщин – 16 – 54 лет. Согласно сложившейся динамике можно сделать вывод, что за последние годы присутствует сокращение населения всех возрастных групп.

В целом, возрастная структура населения характеризуется достаточно высокой долей числа лиц трудоспособного возраста – 55,3% от общей численности. Число жителей моложе трудоспособного возраста составляет – 18,3% и старше трудоспособного – 26,5% (по состоянию на 01.01.2017 г.).

Еще одной особенностью демографической ситуации в сельском поселении является неравномерность распределения населения по населенным пунктам. Основная часть жителей проживает в административном центре.

В целом, демографическая ситуация в муниципальном образовании характеризуется следующими показателями:

- увеличением численности постоянного населения;

- положительным естественным движением населения;

- снижением смертности;

- увеличением уровня рождаемости;

- положительным механическим движением населения;

- половой диспропорцией.

***Анализ жилищного фонда***

Жилищный фонд в муниципальном образовании в соответствии с данными Государственной корпорации – Фонд содействия реформированию жилищно-коммунального хозяйства, спутниковой съемки, а также данным, полученным от администрации сельского поселения, составляет 56,677 тыс. м2. В соответствии с принятой типологией функциональных зон был определен баланс жилых территорий. Площадь всех жилых зон составляет 45,48 га.

Аварийный жилой фонд составляет 659,3 м2.

Таблица 2.3

Аварийный жилищный фонд МКД1

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№№п/п** | **Адрес жилого дома** | **Год признания дома аварийным** | **Стадия расселения** | **Жилая площадь** | **Количество квартир** | **Количество жителей** |
|  | п.Мелиоративный, ул.Петрозаводская, д. 12 | 2017 | не расселен | 80,40 | 2 | 9 |
|  | п.Мелиоративный, ул.Петрозаводская, д. 18 | 2018 | не расселен | 317,7 | 12 | 33 |
|  | п.Мелиоративный, ул.Строительная, д. 4 | 2018 | не расселен | 261,2 | 8 | 22 |
|  | **Итого** |  |  | **659,3** | **22** | **64** |

Примечания:

1. Перечень принят согласно анкетным данным сайта Реформа ЖКХ и данным Региональной адресной программы по переселению граждан из аварийного жилищного фонда на 2014-2017 годы.

Средняя плотность населения – 61 человек на гектар жилых территорий.

При численности населения 2,754 тыс. человек, средняя жилищная обеспеченность составила 20,58 м2 общей площади на человека. Значение среднего показателя ниже стандарта нормы площади жилобеспеченности на 38% или на 11,4 м2. В условиях неравномерности распределения жилищного фонда требуется строительство нового жилищного фонда.

Расчетный показатель жилищного фонда производился по следующей методике:

Таблица 2.4

Обеспеченность жилищным фондом постоянного населения

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Населенный пункт** | **Постоянное население, чел.** | **Жилищный фонд, м2** | **Фактическая обеспеченность жилищным фондом, м2/чел.** | **Требуемый жилищный фонд (при показателе 32,0 м2/чел.), м2** | **Потребность в дополнительном жилищном фонде (при показателе 32,0 м2/чел.), м2** | **Расселяемое постоянное население, чел.** |
| **МО Мелиоративное с.п.** | **2754** | **56677,6** | **20,58** | **88128** | **31450** | **983** |
| п.Мелиоративный | 2754 | 56677,6 | 20,58 | 88128 | 31450 | 983 |

Наибольший объем жилищного фонда приходится на многоквартирную застройку и составляет 87,17% от общей площади жилищного фонда, 12,83% - индивидуальная жилая застройка.

Таблица 2.5

Параметры жилищного фонда постоянного населения

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование населенного пункта** | **Общая площадь жилищного фонда, м2** | **Тип застройки, м2** | | |
| **Усадебная, 1-2 эт., м2** | **Многоквартирная,**  **1, 2, 5 эт., м2** | **Коммунальный дом, м2** |
| **МО Мелиоративное с.п.** | **56677,6** | **7273,7** | **48017,6** | **1386,3** |
| п.Мелиоративный | 56677,6 | 7273,7 | 48017,6 | 1386,3 |

***Анализ транспортной инфраструктуры***

На территории муниципального образования функционирует автомобильный транспорт.

Автомобильные дороги федерального значения (проходящие в границах МО) на территории Мелиоративного сельского поселения отсутствуют.

Список автомобильных дорог регионального значения (проходящие в границах МО) представлен в таблице 2.6.

Таблица 2.6

Автомобильные дороги регионального значения (проходящие в границах МО)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование дороги (направления)** | **Протяженность в границах МО, км** | **Тип покрытия** |
| Подъезд к п. Мелиоративный | 1,100 (с сайта Управления автомобильных дорог Респ. Карелия) | асфальт |

Автомобильные дороги межмуниципального значения (проходящие в границах МО) на территории сельского поселения отсутствуют.

Автомобильные дороги местного значения МО (автомобильные дороги вне границ населенных пунктов поселения) на территории сельского поселения отсутствуют.

В таблице 2.7 представлен перечень автомобильных дорог местного значения МО (автомобильные дороги в границах населенных пунктов поселения).

Таблица 2.7

Автомобильные дороги местного значения МО (автомобильные дороги в границах населенных пунктов поселения)

| **Населенный пункт** | **Наименование улицы** | **Протяженность, км** | **Площадь покрытия, м2** | **Тип покрытия** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| п. Мелиоративный | Ул. Петрозаводская | 0,993 | 3855 | асфальт |
| п. Мелиоративный | Ул. Лесная | 1,083 | 11271 | Асфальт, грунт |
| п. Мелиоративный | Ул. Строительная | 0,607 | 13520 | асфальт |
| п. Мелиоративный | Ул. Садовая | 0,357 | 1517 | грунт |
| п. Мелиоративный | Ул. Лыжная | 0,340 | 1046 | грунт |

В таблице 2.8 представлены основные характеристики протяженности дорог, расположенных в границах муниципального образования.

Таблица 2.8

Основные характеристики протяженности дорог, расположенных в границах муниципального образования

| **№№ п/п** | **Показатели** | **км** |
| --- | --- | --- |
| 1 | Общая протяженность автомобильных дорог | 4,48 |
| - | Федерального значения | - |
| - | Регионального значения | 1,100 |
| - | Межмуниципального значения | - |
| - | Местного значения | 3,38 |
| - | Автозимники | - |
| - | Частные | - |
| - | Бесхозяйные | - |

***Выводы:***

Анализ современного состояния транспортной инфраструктуры показал следующее:

* Автодороги с асфальтобетонным покрытием находятся в удовлетворительном состоянии, однако, местами требуют ремонта;
* Необходим ремонт улично-дорожной сети поселения с заменой грунтового покрытия.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса муниципального образования должны стать:

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

***Оценка транспортного спроса***

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

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

2.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Автомобильный транспорт

По территории Мелиоративного сельского поселения проходят дороги регионального, местного значения.

Автомобильный общественный транспорт занимает ведущее место в обеспечении транспортного обслуживания населения.

Водный транспорт

На территории Мелиоративного сельского поселения водный транспорт отсутствует.

Воздушный транспорт

Перевозки воздушным транспортом не осуществляются.

Железнодорожный транспорт

На территории сельского поселения железнодорожный транспорт отсутствует.

2.4 Характеристика сети дорог Мелиоративного сельского поселения, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог

Сложившаяся система улиц и проездов, членит застройку на небольшие квартала. Основной улицей в п. Мелиоративный является ул. Петрозаводская.

Движение грузового транспорта в основном осуществляется по ул. Лесная, на участке производственной базы.

К основным недостаткам улично-дорожной сети относятся:

- неупорядоченное движение автотранспорта по улицам;

- отсутствие на некоторых улицах дорожных одежд капитального типа;

- отсутствие на некоторых улицах тротуаров;

- отсутствие классификации улично-дорожной сети.

Улично-дорожной сеть представляет сеть улиц и проездов обеспечивающая удобные, быстрые и безопасные транспортные связи со всеми функциональными зонами, с другими населенными пунктами системы расселения, объектами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

Основная цель в проектировании улично-дорожной сети – обеспечение удобных и надёжных транспортных связей всех территорий с объектами приложения труда, зонами отдыха, внешними дорогами, а также обеспечение высокой эффективности использования территории.

Согласно ст. 14 и 14.1. ФЗ-131 непосредственно к полномочиям администрации поселения относится организация освещения улиц и установка указателей с названиями улиц и номеров домов. Так же в полномочия местного самоуправления входят вопросы содержания и строительства автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений в границах населенных пунктов, а также предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания.

Улично-дорожная сеть рассматривается как элемент транспортной, инженерной и социальной инфраструктуры поселения. Планирование развития улично-дорожной сети ведется, исходя из потребностей поселения в транспортной, инженерной и социальной инфраструктурах, а также исходя из того, что инфраструктурные объекты не только обеспечивают функционирование территории поселения, но и предопределяют развитие в долгосрочной перспективе.

Автомобильные дороги подвержены влиянию окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Для соответствия дорог нормативным требованиям необходимо своевременно, с полнотой и качеством выполнять работы по содержанию, ремонту, капитальному ремонту, что зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

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 не отремонтированных участков, увеличению количества участков с уровнем загрузки выше нормативного и участков с неудовлетворительным транспортно-эксплуатационным состоянием.

Содержание дорог Мелиоративного сельского поселения осуществляется в основном проведением следующих видов работ:

* в летнее время – грейдирование дорожного полотна, планировка обочин, расчистка полосы отвода;
* в зимнее время – грейдирование, уборка снега отвалом, антигололёдная обработка.

2.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации Мелиоративного сельского поселения, обеспеченность парковками (парковочными местами)

По данным ГИБДД существующий уровень автомобилизации составляет 353 автомобилей на 1000 человек (по состоянию на 01.01.2018 г. по Республике Карелия), основную долю составляет легковой автотранспорт.

*Общественный транспорт*

На территории муниципального образования функционируют только пригородные маршруты автобусов. Маршруты проходят через п. Мелиоративный, остановочный пункт «ММС», расположенный возле здания Дома культуры по ул. Петрозаводская, 22.

Обслуживание жителей массовым пассажирским транспортом имеет следующие недостатки:

- высокий износ подвижного состава автобусного парка, что сказывается на качестве обслуживания пассажиров.

*Грузовой транспорт*

В настоящее время постоянные грузоперевозки на транспорте осуществляются по ул. Лесная, на участке производственной базы. Также на территории производственной базы действуют гаражный комплекс и открытая стоянка для большегрузных машин.

*Легковой транспорт*

Хранение индивидуального транспорта осуществляется в основном на приусадебных участках и в индивидуальных гаражах в районах индивидуальной застройки, и на внутриквартальной территории в районах многоквартирной застройки.

Легковой транспорт хранится:

- у жителей индивидуальной застройки – на приусадебных участках;

- у жителей многоквартирной застройки – в гаражных кооперативах боксового типа, индивидуальных гаражах, на открытых стоянках.

Исходя из существующей структуры расселения населения, большинство из них проживают в многоквартирной застройке. На территории муниципального образования располагается 2 предприятия транспортного обслуживания: АЗС ООО «Тист» п. Мелиоративный, ул. Лесная, 2 и 1 СТО по ул. Лесная, 2а, два предприятия, занимающиеся строительством и ремонтом автомобильных дорог: АО «ВАД», ООО «Технострой».

2.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока

Автомобильный транспорт

Автобусное сообщение является основным видом общественного транспорта.

Маршруты пассажирских перевозок автотранспортом представлены в таблице 2.9.

Таблица 2.9

Маршруты пассажирских перевозок автотранспортом

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Маршрут (городской, пригородный, междугородний)** | **Номер маршрута** | **Наименование маршрута (указание начального и конечного остановочных пунктов)** | **Наименование промежуточных остановочных пунктов** | **Протяженность маршрута, км** | **Наименование организации, осуществляющей перевозки по данному маршруту** |
| пригородный | 120В | Автовокзал Петрозаводск –  Поселок Станция Шуйская |  | 32 | ГУП РК «Карелавтотранс» |
| пригородный | 120Н | Автовокзал Петрозаводск –  Поселок Станция Шуйская |  | 27,57 | ГУП РК «Карелавтотранс» |
| пригородный | 128 | Автовокзал Петрозаводск –  Кончезеро |  | 22 | ГУП РК «Карелавтотранс» |
| пригородный | 129 | Автовокзал Петрозаводск –  Лучевое1 |  | 39,24 | ГУП РК «Карелавтотранс» |
| пригородный | 130 | Автовокзал Петрозаводск –  Лучевое2 |  | 22 | ГУП РК «Карелавтотранс» |
| пригородный | 138 | Автовокзал Петрозаводск –  Спасская Губа |  | 73,55 | ГУП РК «Карелавтотранс» |
| пригородный | 137 | Автовокзал Петрозаводск – ММС/Шуя/Низовье/ММС |  | 19,6 | ГУП РК «Карелавтотранс» |

В таблице 2.10 приведен перечень остановочных площадок.

Таблица 2.10

Автовокзалы, остановочные площадки (остановочные павильоны)

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование** | **Местонахождение** |
| Остановочная площадка | п. Мелиоративный, ул. Петрозаводская |

В таблице 2.11 представлены здания и сооружения автосервиса.

Таблица 2.11

Здания и сооружения автосервиса (АЗС, СТО, площадки отдыха и т.д.)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование сооружения** | **Местоположение** | **Краткая характеристика** |
| АЗС | П. Мелиоративный, ул. Лесная, д. 2 | АЗС, кафе |
| СТО | П. Мелиоративный, ул. Лесная, д. 2а |  |

Водный транспорт

На территории Мелиоративного сельского поселения перевозки водным транспортом не осуществляются.

Воздушный транспорт

На территории Мелиоративного сельского поселения перевозки воздушным транспортом не осуществляются.

Железнодорожный транспорт

На территории Мелиоративного сельского поселения перевозки железнодорожным транспортом не осуществляются.

2.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Основные пешеходные направления подчинены основной цели: связи жилых кварталов между собой и с социальными объектами.

*Пешеходное движение*

На территории населенного пункта присутствует непрерывная система пешеходных коммуникаций. Пешеходное движение осуществляется, в основном, по проезжим частям улиц, в связи с отсутствием пешеходных дорожек (тротуаров), что приводит к возникновению дорожно-транспортных происшествий.

В таблице 2.12 представлена информация по светофорам.

Таблица 2.12

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Светофор (регулирующий транспортное движение, пешеходное движение)** | **Месторасположение** | **Количество** |
| Светофор одноочковый (сигнализация автоматической безопасности движения) | п. Мелиоративный, ул. Петрозаводская | 2 шт |

В таблице 2.13 предоставлена информация, касающаяся дорожных знаков.

Таблица 2.13

| **Дорожный знак** | **Количество** |
| --- | --- |
| **Факт 2019** |
| 1.23 дети | 8 |
| 1.17 Искусственная неровность | 2 |
| 5.20 Искусственная неровность | 2 |
| 3.24 Ограничение скорости | 4 |
| 8.2.1 Зона действия | 6 |
| 8.2.2.Зона действия | 4 |
| 5.19.1 Пешеходный переход | 2 |
| 3.27 Остановка запрещена | 4 |
| 8.24 Работает эвакуатор | 4 |

*Велосипедное движение*

На территории населенных пунктов отсутствует система велосипедных коммуникаций.

В таблице 2.14 рассмотрена характеристика пешеходного и велосипедного передвижения Мелиоративного сельского поселения.

Таблица 2.14

Характеристика пешеходного и велосипедного передвижения

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Параметр** | **Ед. изм.** | **Количество** |
| Количество обустроенных пешеходных переходов | ед. | 1 |
| Количество велодорожек | ед. | 0 |
| Количество мест хранения велосипедов | ед. | 0 |

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

Данные по грузовым автомобильным перевозкам на территории Мелиоративного сельского поселения отсутствуют.

Организации, занимающиеся содержанием автомобильных дорог Мелиоративного сельского поселения представлены в таблице 2.15.

Таблица 2.15

Организации, занимающиеся содержанием автомобильных дорог

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование организации** | **Обслуживаемые дороги (местные, региональные, межмуниципальные, федеральные и т.д.)** |
| ООО «Петрозаводское ДРСУ» | Региональные, местные |
| ООО «ГАС-авто» | местные |
| ООО «Петро-рейс» | местные |

2.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения

Данные по количеству зарегистрированных ДТП Мелиоративного сельского поселения за 2019 г. отсутствуют.

Основными причинами совершения ДТП остаются: плохие погодные условия, не соблюдение условий безопасности, не предоставление преимущества в движении и на перекрестке, не соблюдение скоростного режима, не соблюдение безопасного бокового интервала и дистанции, ремонт федеральной трассы.

Для профилактики ДТП назначают первоочередные и плановые мероприятия:

*Первоочередные мероприятия:*

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

*Плановые мероприятия:*

* ремонт дорожного покрытия, обеспечивающий его ровность.

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

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

Рассмотрим отдельные характерные факторы, неблагоприятно влияющие на здоровье:

*Загрязнение атмосферы*. Выбросы в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO2), диоксид серы (SO2) и озон (О3)) приводят вредным проявлениям для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

*Воздействие шума*. Автомобильный, железнодорожный и воздушный транспорт, служит главным источником бытового шума. Приблизительно 30 % населения России подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55 дБ. Это приводит к росту риска сердечно-сосудистых и эндокринных заболеваний. Воздействие шума влияет на познавательные способности людей, мотивацию, вызывает раздражительность.

*Снижение двигательной активности*. Исследования показывают тенденцию к снижению уровня активности у людей, в связи с тем, что все больше людей предпочитают передвигаться при помощи автотранспорта. Недостаточность двигательной активности приводит к таким проблемам со здоровьем как сердечно-сосудистые заболевания, инсульт, диабет типа II, ожирение, некоторые типы рака, остеопороз и вызывают депрессию.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру и характер дорожно-транспортной сети, можно сделать вывод о сравнительной благополучности экологической ситуации в части воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

Более 65% составляет выброс загрязняющих веществ от автотранспорта. Часть токсичных выбросов в атмосферу происходит при работе автотранспорта. В отработавших газах автомобилей содержится большое количество различных соединений – продуктов полного и неполного сгорания топлива: окислы азота, сернистый ангидрид, окись углерода, взвешенные вещества, сажа, соединения свинца, углеводороды различных групп, в том числе бенз(а)пирен, и другие загрязняющие вещества в следовых количествах. Пропуск транзитного потока автомобильного транспорта в обход населенного пункта.

Для эффективного решения проблем загрязнения воздуха, шумового загрязнения, снижения двигательной активности, связанных с использованием транспортных средств, необходимо вести разъяснительную работу среди жителей направленную на снижение использования автомобильного транспорта при передвижении. Необходимо развивать инфраструктуру, ориентированную на сезонное использование населением велосипедного транспорта и пешеходного движения.

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

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

***Улично-дорожная сеть***

Задачи развития улично-дорожной сети:

* строительство автомобильной дороги по ул. Лыжная;
* строительство автомобильной дороги по ул. Садовая;
* капитальный ремонт дороги по ул. Лесной (производственная зона), протяженностью 620 кв.м;
* Ремонт асфальтового покрытия участка дороги от ул. Петрозаводская, д. 33а до ул. Петрозаводская, д. 42
* Устройство асфальтового покрытия дороги по ул. Лесная от дома № 16
* ремонт асфальтового покрытия тротуара по ул. Петрозаводская от дома № 33а до дома № 29.
* ремонт асфальтового покрытия тротуара по ул. Петрозаводская от дома № 25 до дома № 19.
* ремонт асфальтового покрытия тротуара по ул. Петрозаводская от дома № 19 до дома № 3а.
* Ремонт асфальтового покрытия придомовых территорий по ул. Лесная, д. 20, ул. Петрозаводская, д. 29,31
* Устройство асфальтового покрытия придомовых территорий по ул. Петрозаводская, д. 25, ул. Лесная, д.16
* Ремонт асфальтового покрытия придомовых территорий по ул. Петрозаводская, д. 23,21
* Ямочный ремонт автомобильных дорог
* Замена (установка отсутствующих) дорожных знаков
* Ремонт остановочного пункта
* Монтаж линии уличного освещения по ул. Лыжная
* Монтаж линии уличного освещения по ул. Садовая.

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

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

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 30.12.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 10.01.2016).
2. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 15.02.2016) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
3. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 28.11.2015) «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. в силу с 15.01.2016).
4. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 21.01.2016) «О Правилах дорожного движения».
5. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».
6. Постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 25.09.2007 № 74 Санитарные правила СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов».
7. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2038 года в редакции распоряжения Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 11.06.2014) «О Транспортной стратегии Российской Федерации».
8. Постановление Правительства Республики Карелия от 20.06.2014 года № 197-П «Развитие транспортной системы» (с изменениями на 28.03.2019).
9. Распоряжение Правительства Республики Карелия от 29.12.2018 года № 899р-П «Об утверждении стратегии социально-экономического развития Республики Карелия до 2030 года».
10. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 19.03.2013 года № 384-р «Об утверждении схемы территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения» (с изменениями на 04.08.2017 года).
11. Постановление Правительства Республики Карелия от 06.06.2007 года № 102-П «Об утверждении схемы территориального планирования Республики Карелия» (с изменениями на 12.04.2012 года).
12. Генеральный план Мелиоративного сельского поселения Прионежского муниципального района Республики Карелия.

В соответствии с Постановлением коллегии Министерства Транспорта Российской Федерации от 11 декабря 2015 года № 4 требуется разработать стратегию развития, которая будет являться составной частью и практической реализацией стратегии Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2038 года.

При реализации положений мероприятий, предлагаемых в данной программе возможно внесение изменений в части планировочных решений в новых микрорайонах.

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

Программа позволит обеспечить:

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

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

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

г) развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;

д) условия для управления транспортным спросом;

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

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

з) условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

и) эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

2.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

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

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

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

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

1. ****ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ МЕЛИОРАТИВНОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ****

3.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения

Перспектива развития территории Мелиоративного сельского поселения рассматривается до 2038 года.

Документами территориального планирования является генеральный план Мелиоративного сельского поселения Прионежского района Республики Карелия, который, исходя из совокупности социальных, экономических, экологических и иных факторов, комплексно решает задачи обеспечения устойчивого развития поселения, развития его инженерной, транспортной и социальной инфраструктур, обеспечения учета интересов граждан и их объединений, интересов Российской Федерации, Республики Карелия, Прионежского района, Мелиоративного сельского поселения.

***Демографический прогноз***

Оценка прогноза изменения динамики численности постоянного населения действующих документов территориального планирования, статистических данных и их фактические темпы позволяет сделать вывод о примерном совпадении прогнозов. Численность постоянного населения принята на основе усредненных данных переписи населения, предоставленных администрацией Мелиоративного сельского поселения.

Оценка перспективной численности постоянного населения, образующейся в результате естественных процессов, определяется по методу естественного прироста. Сумма среднегодового прироста населения и среднегодовая миграция принята равной 0,94%.

Генеральным планом предполагается установить численность постоянного населения на конец расчетного срока 2038 г. – 3,352 тыс. человек. Увеличение темпов роста численности населения возможно при реализации инвестиционных проектов в области жилищного строительства, туризма и сельского хозяйства на территории муниципального образования.

Расчет прогнозируемой численности населения производился по формуле:

Ht+n=Hn x (1+KО.П./100)t где;

Ht+n - численность население на рассматриваемый период;

Hn - численность населения на исходный год;

KО.П - коэффициент общего прироста населения;

t - число лет, на которые прогнозируется расчет.

Коэффициент общего прироста населения равен сумме среднегодового прироста населения и среднегодовой миграции, и составляет 0,94%.

Также учтено население в соответствии с ранее запроектированной документацией по планировке территории:

- малоэтажный жилой комплекс "SATUMAA" в п. Мелиоративный в количестве 244 чел. (106 квартир, 7 домов).

В таблице 3.1 представлен прогноз численности населения Мелиоративного сельского поселения.

Таблица 3.1

Прогноз численности населения постоянного населения

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Центр системы расселения** | **2017** | **2028** | **2038** |
| **МО Мелиоративное с.п.** | **2754** | **3051** | **3352** |
| п.Мелиоративный, в т.ч. | 2754 | 3051 | 3352 |
| - расчетное население, в т.ч. | 2754 | 3051 | 3352 |
| ранее запроектированное население | 0 | 244 | 244 |

***Жилищный фонд***

Расчетная плотность населения на селитебной территории населенных пунктов (чел./га) принята при среднепринятом коэффициенте семейности - 2,3 (согласно данным федеральной службы государственной статистики).

Общий объем жилищного фонда в соответствии с принятыми показателями жилищной обеспеченности составит на 1 очередь 27,9тыс. м2, на расчетный срок – 22,7 тыс. м2.Среднегодовые темпы нового строительства составят 2,79 и 2,27 тыс. м2 до 2028 г. и 2038 г. соответственно.

Предусматривается осуществление нового комплексного жилищного строительства в границе населенного пункта с учетом планировочных ограничений территории. Предусматривается комплексное освоение площадок нового строительства, предусматривающее полное обеспечение населения услугами соцкультбыта и объектами инженерно-транспортной инфраструктуры, постепенное выбытие из эксплуатации жилищного фонда, попадающего в санитарно-защитные зоны при невозможности их сокращения.

На определение основных направлений развития жилой застройки существенное влияние оказал ряд социально-исторических и экономических факторов:

- отсутствие относительно больших свободных резервных территорий для освоения за период расчетного срока;

- предпочтение населением секционной застройки по отношению к усадебной застройке, обусловленное преимущественно высокоурбанизированным направлением развития экономики;

Планировочная структура селитебной зоны определена в увязке с зонированием, планировочной инфраструктурой населенных пунктов в целом и мероприятиями по охране окружающей среды. Размеры селитебной территории определены из необходимости поэтапной реализации жилищной программы в прямой зависимости от экономических прогнозов и, как вытекающее из них - перспективной численности населения на различных этапах его развития по годам. Уровень жилищной обеспеченности в соответствии с СТП Прионежского района составляет 32 м2 общей площади жилых помещений на человека на 2038г. Показатели жилищной обеспеченности ранее разработанной документации по планировке территории приняты без изменений.

Новое жилищное строительство составляет: для постоянного населения 50,59 тыс. м2 и предусматривается за счет средств населения и коммерческих организаций. Новое жилищное строительство размещается на свободных территориях.

Структура нового жилищного строительства представлена многоквартирными жилыми домами. Средняя обеспеченность населения новым жилищным фондом составит 32 м2/чел.

3.2 Прогноз транспортного спроса Мелиоративного сельского поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Таблица 3.2

Прогнозные показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок

| **Показатель** | **Ед. изм.** | **Факт** | **Прогноз** | | | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Факт 2019** | **План 2020** | **План 2021** | **План 2022** | **План 2023** | **План 2024** | **План 2025** | **План 2026** | **План 2027** | **План 2028** | **План 2029-2038** |
| Количество муниципальных маршрутов | ед. | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| - по регулируемым тарифам | ед. | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| - но нерегулируемым тарифам | ед. | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| Протяженность муниципальных маршрутов | км | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| - по регулируемым тарифам | км | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| - по нерегулируемым тарифам | км | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| Охват населенных пунктов регулярным автобусным сообщением | % | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| Количество перевезенных пассажиров (пассажиропоток) | чел. | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |

\*н/д – нет данных

Таблица 3.3

Показатели деятельности водного транспорта

| **Показатель** | **Ед. изм.** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029-2038** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Количество маршрутов | ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Протяженность | км | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество выполненных рейсов | ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество перевезенных пассажиров | чел. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество перевезенных грузов | тонн | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

\*На территории Мелиоративного сельского поселения перевозки водным транспортом не осуществляются.

Таблица 3.4

Показатели деятельности воздушного транспорта

| **Показатели** | **Ед. изм.** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029-2038** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Всего вылетов | выл. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| - вертолетных | выл. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| - самолетных | выл. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество обслуженных пассажиров | чел. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Обработано груза | тонн | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

\*На территории Мелиоративного сельского поселения перевозки воздушным транспортом не осуществляются.

Таблица 3.5

Показатели деятельности железнодорожного транспорта

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показатели** | **Ед. изм.** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029-2038** |
| Количество маршрутов | ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество перевезенных пассажиров | чел. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество перевезенных грузов | тонн | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

\*На территории Мелиоративного сельского поселения перевозки железнодорожным транспортом не осуществляются.

3.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

***Внешний транспорт***

Транспортная инфраструктура должна обеспечить комфортную доступность территорий населенных пунктов, безопасность и надежность внутренних и внешних транспортных связей в условиях прогнозируемого роста подвижности населения и объемов пассажирских и грузовых перевозок, жестких экологических требований. Эти задачи требуют развития единой транспортной системы, обеспечивающей взаимодействие, взаимодополняемость индивидуального и общественного транспорта.

Требуется реконструкция существующих дорог в соответствии с текущим состоянием.

*Железнодорожный транспорт*

Развитие железнодорожного транспорта не предусматривается.

*Автомобильные дороги и автомобильный транспорт*

В целом сложившийся каркас автомобильных дорог общего пользования обеспечивает транспортную связанность территории сельского поселения.

Для обеспечения комфортности пассажирских перевозок необходима реконструкция и оборудование остановочных пунктов на автомобильных дорогах.

*Воздушный транспорт*

Развитие воздушного транспорта не предусматривается.

*Речной транспорт*

Развитие речного транспорта не предусматривается.

*Трубопроводный транспорт*

Развитие трубопроводного транспорта не предусматривается.

***Внутренний транспорт***

*Общественный транспорт*

Развитие внутрипоселкового общественного транспорта не предусматривается.

*Грузовой транспорт*

Организация движения грузового транспорта, в основном, сохраняется: по автодорогам и вне жилых зон. Транзитные потоки грузового транспорта не выделяются. В застройке, по уличной сети разрешается пропуск обслуживающего транспорта.

*Легковой транспорт*

Проектом предусматривается рост количества легкового транспорта. Уровень автомобилизации на расчетный срок - 353 автомобилей на 1000 чел. (принят равным фактическому по состоянию на 01.01.2018г. по Республике Карелия). Хранение индивидуального транспорта осуществляется в основном в боксах гаражных кооперативов и открытых стоянках.

Таблица 3.6

Расчетное количество транспортных средств для постоянного населения

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование** | **Население,**  **чел.** | | **Количество**  **автомобилей, ед.** | |
| **1 очередь** | **Расчетный**  **срок** | **1 очередь** | **Расчетный**  **срок** |
| 1. Всего по сельскому поселению, в т.ч.: | **3051** | **3352** | **1077** | **1183** |
| 1.1. в инд. жилой застройке | 354 | 354 | 125 | 125 |
| 1.2. в многоквартирной жилой застройке | 2697 | 2998 | 952 | 1058 |

Проектом предусматривается:

- 100%-ное размещение транспортных средств жителей одноквартирной застройки на приусадебных участках;

- размещение 10% от общего количества транспортных средств в кварталах жилой застройки - гаражи для инвалидов;

- хранение личных транспортных средств жителей многоквартирной застройки в кооперативных гаражах в пределах пешеходной доступности. Места размещения постоянных и временных стоянок определяются проектами планировки;

- размещение мотосредств из расчета 2 ед. на 1 место в гараже.

Необходимо разместить в зоне пешеходной доступности (не более 200 м), на проектируемой стоянке места для инвалидов общей емкостью: на первую очередь – 108 мест.

Расчет предприятий по обслуживанию транспортных средств.

Уровень автомобилизации на расчетный срок принят – 353 легковых автомобилей на 1000 чел.

По расчету: 1183 легковых автомобиля

Станция технического обслуживания (СТО)

Норма - 1 пост/200 легковых автомобилей

По расчетам: 6 постов.

Автозаправочные станции (АЗС)

Норма 1 колонка на 1200 автомобилей;

На расчетный срок: АЗС на 1 колонку.

Проектом предусматривается размещение 1 СТО на 5 постов в п.Мелиоративный.

*Пешеходное движение*

Предусмотрена непрерывная система пешеходных коммуникаций, включающая пешеходное пространство общественного назначения, тротуары вдоль проезжей части уличной сети по всей территории населенных пунктов. Система пешеходных пространств и коммуникаций планировочно и функционально объединяет территорию, обеспечивая удобство, безопасность и комфорт пешеходных передвижений.

*Велосипедное движение*

Велосипедные дорожки обеспечивают проезд на велосипедах по свободным от других видов транспортного движения трассам к местам отдыха, общественным центрам. Велосипедное движение в населенном пункте из общего потока не выделяется.

Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры Мелиоративного сельского поселения до 2038 года представлены в таблице 3.7.

Таблица 3.7

Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры до 2038 года

| **Наименование показателя** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029-2038** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Автомобильный транспорт** | | | | | | | | | | | |
| *Число транспортных пересадочных узлов* | | | | | | | | | | | |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| *Число остановочных площадок* | | | | | | | | | | | |
| Вариант 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Вариант 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Вариант 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| **Пешеходное и велосипедное движение** | | | | | | | | | | | |
| *Доля пешеходных переходов, тротуаров соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения, %* | | | | | | | | | | | |
| Вариант 1 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| Вариант 2 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| Вариант 3 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| *Велосипедное движение, число велодорожек* | | | | | | | | | | | |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| *Велосипедное движение, число пунктов хранения мест* | | | | | | | | | | | |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Воздушный транспорт** | | | | | | | | | | | |
| *Число вертолетных площадок* | | | | | | | | | | | |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| *Взлетно-посадочная полоса* | | | | | | | | | | | |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| *Число аэропортов* | | | | | | | | | | | |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Водный транспорт** | | | | | | | | | | | |
| *Число причалов* | | | | | | | | | | | |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Железнодорожный транспорт** | | | | | | | | | | | |
| *Число вокзалов* | | | | | | | | | | | |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| *Число станций* | | | | | | | | | | | |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

\*н/д – нет данных

Транспортная инфраструктура обеспечит комфортную доступность территорий сельского поселения, безопасность и надежность внутренних и внешних транспортных связей в условиях прогнозируемого роста подвижности населения и объемов пассажирских и грузовых перевозок, жестких экологических требований. Эти задачи требуют развития единой транспортной системы, обеспечивающей взаимодействие, взаимодополняемость индивидуального и общественного транспорта.

Автомобильные дороги обеспечат грузовые и пассажирские потоки между населенными пунктами, что в целом приведет к улучшению экономического воздействия.

Развитие улично-дорожной сети в населенных пунктах позволит систематизировать и упорядочить движение транспорта по территории, что приведет к снижению количества происшествий, улучшению экологической обстановки.

Система пешеходных пространств и коммуникаций планировочно и функционально объединяет территорию, обеспечивая удобство, безопасность и комфорт пешеходных передвижений.

3.4 Прогноз развития дорожной сети

Предлагаемая проектом транспортная инфраструктура включает в себя сооружения внешнего и внутреннего транспорта, классификацию дорожно-уличной сети, размещение стоянок транспорта.

Принятая проектом классификация дорожно-уличной сети тесно взаимосвязана со сложившейся ситуацией и архитектурно-планировочной организацией территории населенного пункта.

Принята следующая классификация улично-дорожной сети:

*Улицы в жилой застройке.*

Улицы и дороги в научно-производственных, промышленных и коммунально-складских зонах (районах).

*Проезды.*

Размеры и элементы проектируемых поперечных профилей улиц приняты в соответствии с их категориями и действующими нормами.

Улицы в жилой застройке приняты шириной в красных линиях – 18 м, проезжей части 7,0 м с двухсторонним движением.

Улицы и дороги в научно-производственных, промышленных и коммунально-складских зонах (районах) приняты шириной в красных линиях – 18 м, проезжей части 8,0 м с двухсторонним движением.

Проезды приняты шириной в красных линиях – 15 м, проезжей части 6,0 м с двухсторонним движением.

Местное грузовое движение из общего потока не выделяется.

Требуется реконструкция и расширение проезжих частей с устройством капитального покрытия, тротуаров и газонов, где они отсутствуют.

3.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

Прогнозные значения уровня автомобилизации до 2038 года, представлены в таблице 3.8.

Таблица 3.8

Прогнозные значения уровня автомобилизации до 2038 года, ед.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029-2038** |
| Автотранспортные средства | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |

\*н/д – нет данных

Провести анализ по прогнозному уровню автомобилизации невозможно, из-за отсутствия данных по существующему уровню автомобилизации.

3.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Прогнозные значения показателей безопасности дорожного движения по Мелиоративному сельскому поселению до 2038 года представлены в таблице 3.9.

Таблица 3.9

Прогнозные значения показателей безопасности дорожного движения до 2038 года

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029-2038** |
| Число зарегистрированных ДТП | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |

\*н/д – нет данных

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

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

ИТС должна решать следующие основные задачи:

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

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

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

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

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

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

1. Автомобильный транспорт:

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

1. Железнодорожный транспорт:

* дальнейшая электрификация железных дорог, т. е. замена тепловозов электровозами, позволяет исключить загрязнение воздуха отработавшими газами дизельных двигателей. Ограничить искровыделение из газоотводных устройств, свидетельствующее о неполном сгорании топлива, можно осуществлением мероприятий, направленных на улучшение теплотехнического состояния тепловозов, а также установкой искрогасителей. Применение тормозных колодок из синтетических и композиционных материалов устраняет искрение и, кроме того, сокращает расход чугуна Переход на сжатый газ позволит экономить дефицитное дизельное топливо. Ещё одно преимущество газового тепловоза – его экологическая чистота.

1. Пешеходное и велосипедное движение:

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

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

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

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

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

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

1. ****ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ****

5.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта в период реализации Программы не предусматриваются.

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

Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов в период реализации Программы не предусматриваются.

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

Мероприятия по созданию и развитию инфраструктуры для легкового транспорта, включая развитие единого парковочного пространства, в период реализации Программы не предусматриваются.

5.4 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Мероприятия по созданию и развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения в период реализации Программы не предусматриваются.

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

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

* 1. Мероприятия по развитию сети дорог и транспортной инфраструктуры
* строительство автомобильной дороги по ул. Лыжная;
* строительство автомобильной дороги по ул. Садовая;
* капитальный ремонт дороги по ул. Лесной (производственная зона), протяженностью 620 кв.м;
* Ремонт асфальтового покрытия участка дороги от ул. Петрозаводская, д. 33а до ул. Петрозаводская, д. 42
* Устройство асфальтового покрытия дороги по ул. Лесная от дома № 16
* ремонт асфальтового покрытия тротуара по ул. Петрозаводская от дома № 33а до дома № 29.
* ремонт асфальтового покрытия тротуара по ул. Петрозаводская от дома № 25 до дома № 19.
* ремонт асфальтового покрытия тротуара по ул. Петрозаводская от дома № 19 до дома № 3а.
* Ремонт асфальтового покрытия придомовых территорий по ул. Лесная, д. 20, ул. Петрозаводская, д. 29,31
* Устройство асфальтового покрытия придомовых территорий по ул. Петрозаводская, д. 25, ул. Лесная, д.16
* Ремонт асфальтового покрытия придомовых территорий по ул. Петрозаводская, д. 23,21
* Ямочный ремонт автомобильных дорог
* Замена (установка отсутствующих) дорожных знаков
* Ремонт остановочного пункта
* Монтаж линии уличного освещения по ул. Лыжная
* Монтаж линии уличного освещения по ул. Садовая

1. ****МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ****

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

Мероприятия по организации дорожного движения на территории Мелиоративного сельского поселения не предусматриваются.

6.2 Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем

Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем на территории Мелиоративного сельского поселения не планируются ввиду их нецелесообразности.

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

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

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

Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания не планируются.

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

Финансирование мероприятий Программы может осуществляться за счет средств Федерального, областного, районного, местного бюджетов и с привлечением средств внебюджетных источников.

Таблица 7.1

Оценка объемов и источников финансирования мероприятий, (тыс. руб.)

| **Мероприятия** | **Итого** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025 - 2038** | **Источник финансирования** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта:** | | | | | | | | | |
| *Железнодорожный транспорт* | | | | | | | | | |
| Мероприятия не предусматриваются |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| *Автомобильный транспорт* | | | | | | | | | |
| Мероприятия не предусматриваются |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| *Водный транспорт* | | | | | | | | | |
| Мероприятия не предусматриваются |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Мероприятия не предусматриваются |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| *Воздушный транспорт* | | | | | | | | | |
| мероприятия не предусматриваются |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Мероприятия по развитию транспорта общего пользования** | | | | | | | | | |
| Мероприятия не предусматриваются |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта** | | | | | | | | | |
| Мероприятия не предусматриваются |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения** | | | | | | | | | |
| Мероприятия не предусматриваются |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб** | | | | | | | | | |
| Мероприятия не предусматриваются |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Мероприятия по развитию сети дорог и транспортной инфраструктуры** | | | | | | | | | |
| Строительство автомобильной дороги по ул. Лыжная | 1795 |  | 800 | 995 |  |  |  |  | Местный бюджет |
| Строительство автомобильной дороги по ул. Садовая | 1200 |  |  |  | 600 |  |  | 600 | Местный бюджет |
| Капитальный ремонт дороги по ул. Лесной (производственная зона), протяженностью 620 кв.м | 2000 |  |  |  |  |  | 1000 | 1000 | Местный бюджет |
| Ремонт асфальтового покрытия тротуара по ул. Петрозаводская от дома № 33а до дома № 29 | 297,500 | 297,500 |  |  |  |  |  |  | Местный бюджет |
| Ремонт асфальтового покрытия тротуара по ул. Петрозаводская от дома № 25 до дома № 19 | 350 |  | 350,000 |  |  |  |  |  | Местный бюджет |
| Ремонт асфальтового покрытия тротуара по ул. Петрозаводская от дома № 19 до дома № 3а | 405 |  |  | 405,000 |  |  |  |  | Местный бюджет |
| Устройство асфальтового покрытия дороги по ул. Лесная от дома № 16 | 700 |  |  |  | 700 |  |  |  | Местный бюджет |
| Ремонт асфальтового покрытия участка дороги от ул. Петрозаводская, д. 33а до ул. Петрозаводская, д. 42 | 450 |  | 450 |  |  |  |  |  | Местный бюджет |
| Ремонт асфальтового покрытия придомовых территорий по ул. Петрозаводская, д. 23,21 | 500 |  |  |  | 500,000 |  |  |  | Местный бюджет |
| Устройство асфальтового покрытия придомовых территорий по ул. Петрозаводская, д*.* 29, 31, ул. Лесная, 20 | 800 |  |  | 400 |  |  | 400 |  | Местный бюджет |
| Устройство асфальтового покрытия придомовых территорий по ул. Петрозаводская, д*.* 25, ул. Лесная, 16 | 800 |  | 400 |  |  | 400 |  |  | Местный бюджет |
| Замена (установка отсутствующих) дорожных знаков | 25 |  | 5,00 | 5,00 | 5,00 | 5,00 | 5,00 |  | Местный бюджет |
| Ремонт остановочного пункта | 200 |  |  |  |  |  |  | 200,00 | Местный бюджет |
| Монтаж линии уличного освещения по ул. Лыжная | 388,410 | 388,410 |  |  |  |  |  |  | Местный бюджет |
| Монтаж линии уличного освещения по ул. Садовая | 500 |  |  | 250,00 | 250,00 |  |  |  | Местный бюджет |
| Ямочный ремонт автомобильных дорог | 1300 |  |  | 200 | 200 | 200 | 200 | 500 | Местный бюджет |
| **Всего** | **11710,910** |  | | | | | | | |

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

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

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

Таблица 8.1

Оценка эффективности мероприятий

| **Мероприятия** | **Наименование индикатора** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025-2038** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| а) мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры – авиационный транспорт | Число вертолетных площадок | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество вновь построенных вертолетных площадок в год, ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| б) мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов | Число транспортно-пересадочных узлов | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Число остановочных площадок | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| в) мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства | Парковочное пространство, мест | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| г) мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения | Доля пешеходных переходов, дорожек, тротуаров соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения. % | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| Число велодорожек | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Велосипедное движение, число пунктов хранения мест | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| д) мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб; | Число мест стоянок большегрузного транспорта | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| Число мест стоянок транспорта коммунальных служб | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| Число мест стоянок транспорта дорожных служб | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| е) мероприятия по развитию сети дорог поселения | Реконструкция улично-дорожной сети, км | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| ж) комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков | Число зарегистрированных ДТП | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| Количество светофорных объектов на УДС, шт. | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Количество нанесенной дорожной разметки, м2 | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| Количество установленных дорожных знаков, ед. | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 |
| з) мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем | Число внедренных ИТС | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| и) мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта –сегмент речной транспорт | Число портов | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество рейсов водного транспорта в год, ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Число причалов | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Число лодочных станций | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

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

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

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

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

В целях информационной открытости программа «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Мелиоративного сельского поселения до 2038 года» подлежит размещению на официальном портале органов местного самоуправления администрации Мелиоративного сельского поселения в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

***Организация контроля за реализацией программы***

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

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

Главным распорядителем бюджетных средств, предусмотренных на реализацию мероприятий Программы (муниципальным заказчиком), является администрация Мелиоративного сельского поселения.

Управление реализацией Программы является администрация Мелиоративного сельского поселения.

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

Координатор Программы является ответственным за реализацию Программы.

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

Прекращение или изменение настоящей муниципальной программы производится на основании соответствующего постановления администрации Мелиоративного сельского поселения.

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

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

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