**АДМИНИСТРАЦИЯ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ**

**«ПИНЕЖСКИЙ МУНИЦИПАЛЬНЫЙ РАЙОН»**

**АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ**

**П О С Т А Н О В Л Е Н И Е**

от марта 2020 г. № - па

с. Карпогоры

**Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Шилегское» Пинежского муниципального района Архангельской области на 2020 – 2035 годы**

В соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений и городских округов» администрация МО «Пинежский район»

**п о с т а н о в л я е т:**

1. Утвердить прилагаемую Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Шилегское» Пинежского муниципального района Архангельской области на 2020 – 2035 годы.

2. Настоящее постановление опубликовать в Информационном вестнике муниципального образования «Пинежский муниципальный район», разместить на официальном сайте администрации муниципального образования «Пинежский муниципальный район» [www.pinezhye.ru](http://www.pinezhye.ru) и в Федеральной государственной информационной системе территориального планирования (ФГИС ТП).

3. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на первого заместителя администрации МО «Пинежский район».

4. Настоящее постановление вступает в силу после его официального опубликования.

Исполняющий обязанности главы

администрации муниципального образования П.А. Чечулин

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Аверин Д.В. |  |  |  |
| 5 - экз. | СОГЛАСОВАНО: |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
| 1 | Первый заместитель |  | Чечулин П.А. |
|  | Начальник отдела транспорта и дорожной деятельности |  | Нисветов С.А. |
|  | Начальник юридического отдела |  | Зубова Н.В. |
| 3 | Руководитель аппарата |  | Мельникова С.С. |
| 1 | Отдел архитектуры и строительства |  | Аверин Д.В. |

Утверждена

постановлением администрации

муниципального образования

«Пинежский муниципальный район»

от 03.2020 № 00 - па

**Программа**

**комплексного развития**

**ТРАНСПОРТНОЙ инфраструктуры**

**муниципального образования «Шилегское»**

**Пинежского муниципального района**

**Архангельской области**

**на 2020 – 2035 годы**

**1. Паспорт программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Шилегское» Пинежского муниципального района Архангельской области на 2020 – 2035 годы**

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Шилегское» Пинежского муниципального района Архангельской области на 2020 – 2035 годы (далее – Программа) |
| Основание для разработки программы | Градостроительный кодекс Российской Федерации;  Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;  Федеральный закон от 08 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;  Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;  Устав муниципального образования «Пинежский муниципальный район» Архангельской области;  Генеральный план муниципального образования «Шилегское» Пинежского района Архангельской области, утвержденный решением Собрания депутатов муниципального образования «Пинежский муниципальный район» от 16 ноября 2018 года № 240 |
| Наименование заказчика и разработчиков программы, их местонахождение | Администрация муниципального образования «Пинежский муниципальный район» Архангельской  164600, Архангельская область, Пинежский район, с. Карпогоры, ул. Федора Абрамова, д. 43а |
| Цели и задачи программы | Целью программы является развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры муниципального образования «Сосновское», повышение уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.  Для достижения указанных целей необходимо решение основных задач:  1. Повышение безопасности, качества и эффективности транспортного облуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории муниципального образования;  2. Обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования муниципального образования;  3. Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности – в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования  4. Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированной с градостроительной деятельностью в муниципальном образовании;  5. Совершенствование условий для управления транспортным спросом;  6. Создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к результатам хозяйственной деятельности;  7. Создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;  8. Обеспечение условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения;  9. Повышение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры. |
| Целевые показатели (индикаторы) программы | прирост протяженности сети автодорог общего пользования местного значения в результате строительства новых дорог – 7,1 км;  протяженность автодорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям – 0 км;  доля протяженности автодорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям – 12 %. |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов социальной инфраструктуры | Разработка проектно-сметной документации;  Строительство и реконструкция автодорог;  Ремонт и капитальный ремонт автодорог |
| Срок и этапы реализации программы | Срок реализации программы: 2020 по 2035 годы  Этапы реализации программы:  I этап: 2020-2024 г.г.;  II этап: 2024-2035 г.г. |
| Объемы и источники финансирования программы | Источники и объемы финансирования:  средства областного бюджета – 0,0 тыс. рублей;  средства районного бюджета – 1004.66 тыс. рублей.  Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2020 - 2035 годы, будут уточнены при формировании проектов бюджета поселения с учетом изменения ассигнований из областного бюджета. |
| Ожидаемые результаты реализации программы | Повышение качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории МО «Шилегское»;  увеличение уровня доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования МО «Шилегское»;  повышение надежности системы транспортной инфраструктуры МО «Шилегское». |

**2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры**

2.1. Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения, городского округа в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации.

Муниципальное образование «Шилегское» входит в состав Пинежского муниципального района Архангельской области. Расположено в юго-восточной части Архангельской области.

Административный центр поселения – поселок Ясный.

Вторым по численности является п. Русковера - 527 чел. или 17,5 %, затем п. Таежный - 493 чел. или 16,3 %, п. Шилега - 305 чел. или 10,1 %. Кроме д. Березник (17 чел. или 0,5 %) все населенные пункты в основном имеют численность населения от 100 до 1000 человек.

МО «Шилегское» является одним из четырнадцати (14) поселений Пинежского муниципального района и располагается в центральной его части.

Границы МО «Шилегское» проходят смежно:

* на северо-западе - с Холмогорским муниципальным районом;
* на западе – с МО «Сийское»;
* на юге – с МО «Кушкопальское»;
* на юго-востоке – с МО «Покшеньгское»;
* на востоке – с МО «Карпогорское»;
* на севере – с МО «Пиринемское».

Площадь территории МО составляет 1337,2км2 (133720 га), что составляет 4,1 % площади района.

МО «Шилегское» расположено в северной части лесной зоны умеренного климатического пояса и находится в области атлантико-арктического влияния. Климат холодный и влажный. Самым холодным месяцем является январь, а самым теплым июль. Температура зимой может колебаться от -5 до -30 °С, а июля - +12 до +25 °С.

Заморозки в основном прекращаются в начале июня и начинаются в первой декаде сентября. В отдельные годы заморозки возможны в июле и августе.

Территория получает значительное количество атмосферных осадков. Годовая сумма их составляет 570-630 мм, причем большая их часть приходится на теплый период (с апреля по октябрь). Самые обильные осадки в июле 70-80 мм. Летом осадки в основном ливневого характера и нередко сопровождаются грозами. Осенью преобладают обложные осадки, хотя в отдельные годы грозы случаются даже в октябре. В году бывает около 200 дней с осадками. Годовое количество осадков превышает возможное испарение, поэтому увлажнение избыточное.

Зимой характерен снежный покров, который устанавливается в первой декаде ноября и сходит в первой декаде мая. Снег лежит в среднем около 180 дней. Зимой часты метели.

Воздух влажный во все сезоны года. Самые влажные месяцы октябрь и ноябрь, когда относительная влажность воздуха достигает 90 %. Наименее влажные май и июнь, относительная влажность в эти месяцы составляет около 70 %.

Скорость ветра сравнительно небольшая, до 3-4 м/с. Преобладающие ветра с осени до начала весны южные и юго-восточные, а с мая по август - северные.

На природные условия оказывает влияние близость Северного Ледовитого океана. Снежный покров держится на протяжении180 дней, т.е. почти 6 месяцев. Средняя высота снежного покрова – 60 см. В теплое время выпадает 55 % осадков, а в холодное – 45 %. Сезоны года выражены ясно: холодная зима, продолжительностью более полугода, короткое умеренно- тёплое и пасмурное лето, длительные с частой и резкой сменой температур весна и осень. Весна начинается в начале апреля и длится два месяца. Лето наступает в конце мая и длится около трёх месяцев. Неустойчивость температуры воздуха характерна как в зимнее, так и в летнее время, зимой возможны оттепели, а летом бывают заморозки.

Ветровой режим преимущественно двух направлений: юго-западного, юго–восточного, среднегодовая скорость - 5,6 м/с. Сильных ветров и ураганов практически не бывает. Весной и летом МО получает много солнечного тепла и света. В июне - июле солнце почти не заходит за горизонт, и наблюдаются сумеречные или белые ночи. Белые ночи - это привлекательный фактор для развития туризма. Зимой солнце низко стоит над горизонтом, и долгота дня сокращается до 5 часов.

В тёплый период на территории наблюдается увеличение количества дней с комфортными погодами (при температуре воздуха от +15 до +25 градусов, относительной влажности воздуха от 30 % до 100 % и скорости ветра 3 м/с) и субкомфортными тёплыми погодами. Отрицательно сказывается на степени комфортности климата: большое количество осадков в летний период, количество дней с относительной влажностью воздуха более 80 %, незначительная продолжительность купального сезона (с 15 июня по 2 августа).

Отличительной особенностью Архангельской области, следовательно, и МО «Шилегское» является выраженная контрастность показателей, в том числе, температуры, влажности, скорости ветра, давления, содержания кислорода в воздухе.

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

По характеру рельефа территория входит в Двинско-Мезенский водораздел в Среднем и Верхнем Пинежье.

По литологическому составу и условиям образования в толще осадочных пород выделяются формации: карбонатные (С2-3, P1a-s, P2kz2), сульфатно-карбонатные (P1s), сульфатно-терригенные (Р2u), карбонатно-терригенные (P2kz1). Самые древние осадочные породы представлены переслаивающейся толщей карбонатных пород общей мощностью 75-150 м. Разрез этой толщи разделяется на 2 формации: нижняя – среднего и верхнего карбона, верхняя – нижней перми. В данном месте эти отложения полностью перекрыты толщей сульфатных пород.

Гидрографическая сеть территории МО представлена верховьями наиболее крупных рек Пинега, Покшеньга.

Питание рек смешанное с преобладанием снегового. Замерзают они в первой половине ноября, вскрываются в конце апреля – начале мая. В последние годы отмечается обмеление рек и снижение численности рыбы в реках. Связано это в основном с вырубкой лесов в долинах рек.

Наивысшие весенние подъемы уровней воды достигают 1,0-1,3 м. Подтопляемых или затопляемых территорий в МО "Шилегское" нет.

По лесорастительному районированию территория лесничества входит в таежную лесорастительную зону и относится к северо-таежному району европейской части Российской Федерации (Приказ федерального агентства лесного хозяйства от 9 марта 2011 г. № 61 "Об утверждении Перечня лесорастительных зон Российской Федерации и Перечня лесных районов Российской Федерации").

Основными лесообразующими породами являются ель, сосна, береза, осина, которые формируют чистые и смешанные древостои.

По растительности Архангельская область целиком входит в природную зону тайги, в том числе и территория МО, которая здесь подразделяется на подзоны с размытыми переходами и потому несколько неопределенными границами: подзона северной (севернее 64-65-й параллели), средней (основная часть области) и южной тайги.

По схематической карте климатического районировании для строительства территории России муниципальное образование «Шилегское» приурочено к району – I, подрайону – I В.

До аэропорта г. Архангельск – 330 км.

2.2. Социально-экономическая характеристика поселения, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

2.2.1. Население

Население на 2015 г. составляет 3007 чел. или 3,0 тыс. чел. или 11,5 % от населения района (всего).

Все население имеет статус сельского.

Плотность населения МО составляет 2,2 чел./км2 против плотности населения в районе в 0,75 чел./км2.

В составе МО "Шилегское" шесть (6) населенных пунктов. Характеристика представлена в табл. 3.3/1.

Таблица 3.3/1

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование населенного пункта | Численность постоянного  населения (человек) | Площадь НП, га | Расстояние до центра МО, км | Расстояние до районного центра, км |
| 1 | п. Ясный | 1529 | 64,0 | - | 25 |
| 2 | д. Березник | 17 | 9,0 | 12 | 37 |
| 3 | д. Земцово | 136 | 6,0 | 12 | 37 |
| 4 | п. Таежный | 493 | 36,0 | 4 | 29 |
| 5 | п. Русковера | 527 | 8,0 | 17 | 42 |
| 6 | п. Шилега | 305 | 9,0 | 2 | 27 |
|  | ВСЕГО | 3007 | 132,0 |  |  |

Все населенные пункты имеют различную численность населения. Наиболее крупный по численности населенный пункт п. Ясный (1529 чел. или 50,8 % от численности населения МО).

Существующее население МО «Шилегское» составляет 3007 чел. или 3,0 тыс. чел.

Из общего количества населения – 3,0 тыс. чел., население:

* моложе трудоспособного возраста составляет 0,60 тыс. чел., (20,0 %);
* в трудоспособном возрасте – 1,35 тыс. чел. (45,0 %);
* старше трудоспособного возраста – 1,05 тыс. чел. (35,0 %).

Соотношение мужчин и женщин составляет 48,0 % и 52,0 % (преобладает женское население).

Национальный состав населения сравнительно однороден. Большая часть приходится на долю русских (около 95 %), помимо встречаются и другие национальности.

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

Демографическая ситуация, в целом, характеризуется отрицательным естественным приростом населения и миграционным оттоком.

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

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

Число трудоспособного населения составляет 1,35 тыс. чел. (45,0 % от численности населения). Имеется некоторая доля безработного числа населения.

Относительная занятость работников распределена **по следующим видам экономической деятельности**:

* производственная сфера;
* сфера обслуживания;
* образование;
* здравоохранение;
* культура;
* прочие сферы.

Долю в структуре населения МО « Шилегское» (35,0 %) занимают пенсионеры, т.е. граждане нетрудоспособного возраста и не продолжающие трудовую деятельность. Достаточно большое количество жителей, достигнув пенсионного возраста или получив право на льготную пенсию, продолжают трудиться в организациях МО.

Короткая продолжительность жизни, невысокая рождаемость объясняется следующими факторами: многократным повышением стоимости самообеспечения (питание, лечение, лекарства, одежда).

С развалом экономики в  период перестройки, произошел  развал социальной инфраструктуры в деревне, обанкротились ранее сельскохозяйственные предприятия.

2.2.2. Производство

На территории муниципального образования «Шилегское» главной профилирующей отраслью является лесная, она представлена предприятиями лесозаготовительной и лесопильной промышленности (ООО "Усть-Покшеньгский ЛПХ"

2.2.3. Малое и среднее предпринимательство

Развитие малого и среднего предпринимательства в последние годы приобретает все большее социальное и экономическое значение, способствуя повышению благосостояния граждан, созданию новых рабочих мест, увеличению доходной части бюджета. Значимость малого и среднего предпринимательства обусловлена его специфическими свойствами, ключевыми из которых являются оперативность и мобильность, способность гибко реагировать на изменения конъюнктуры рынка.

Малый и средний бизнес стал существенным фактором экономического развития.

Малый бизнес охватывает различные сферы экономической деятельности. Для последних лет характерна тенденция стабильного увеличения числа занятых в этом секторе экономики. В условиях ликвидации ряда предприятий и, как следствие, увеличения числа безработных граждан, привлечение рабочей силы в этот сектор экономики обеспечивает решение проблемы занятости населения.

Следует отметить, что в бюджет муниципального образования кроме налогов дополнительно поступают денежные средства в виде платы за арендуемое субъектами малого и среднего предпринимательства муниципальное имущество и земельные участки.

Таблица 2.2.3.1. Данные о количестве предприятий и организаций, оказывающих свою деятельность в сфере розничной торговли

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование торговых объектов | Количество  объектов, ед. |
| 1 | Магазины | 19 |
| 1.1 | Продовольственные | 2 |
| 1.2 | Непродовольственные | 6 |
| 2 | Смешанные | 13 |
| 3 | Аптеки | 2 |
|  | Итого: | 21 |

Общий объем торговой площади муниципального образования составляет 929,2 м².

2.2.4. Инвестиции

Инвестиций в основной капитал за счет всех источников финансирования (без субъектов малого предпринимательства) на территории муниципального образования «Шилегское» за январь-декабрь 2018 года не было.

2.2.5. Финансы

Бюджет муниципального образования формируется большей частью за счет межбюджетных трансфертов (дотаций, субвенций, иных межбюджетных трансфертов) из бюджета Пинежского района, а также бюджета Архангельской области.

Бюджет муниципального образования за 2018 год по доходам составил 11382,3 тыс. руб., что на 7,1% больше, чем в 2017 году (10630,6 тыс. руб.).

Всего поступило налоговых и неналоговых доходов за 2018 год 2815,9 тыс. руб., что на 54,4% больше, чем в 2017 году (1823,2 тыс. руб.). Так, удельный вес налоговых и неналоговых доходов в общем объеме доходов бюджета в 2018 году составил 24,7%, удельный вес безвозмездных поступлений от других бюджетов составил 75,3%.

Бюджет муниципального образования в 2018 году по расходам исполнен в сумме 11258,4 тыс. рублей или на 99,7% от запланированных расходов, в 2017 году – в сумме 10749,7 тыс. рублей или на 95,5% от запланированных расходов.

2.2.6. Социальная сфера

В 2016 году среднесписочная численность занятых в экономике составила 0,758 тыс. человек. Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата в целом за январь-декабрь 2015 года составила 31738,8 рублей, что на 9,02% больше по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года (29111,7 руб.).

По состоянию на 01 января 2017 года, численность безработных граждан, официально зарегистрированных в государственных учреждениях службы занятости населения, составила 36 человек, численность незанятых граждан составила 300 человек.

Средний размер назначенных пенсий за январь-декабрь 2019 года составил 17406,2 руб./месяц, что на 5,95% больше по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года (16428,2 руб./месяц). Среднедушевые денежные доходы населения за январь-декабрь 2016 года составили 31738,8 руб./месяц.

2.2.7. Здравоохранение

В МО «Шилегское» из объектов здравоохранения находятся:

ФАП (п. Русковера);

амбулаторный пункт (п. Ясный);

аптека (п. Ясный);

2.2.8. Образование

В сфере образования в настоящее время в муниципальном образовании функционирует:

В сфере образования в настоящее время в муниципальном образовании функционирует одно муниципальное общеобразовательное учреждение:

Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение «Ясненская средняя школа № 7» муниципального образования «Пинежский муниципальный район» в п. Ясный.

Также функционируют структурные подразделения:

Структурное подразделение «Детский сад» п. Ясный;

Структурное подразделение «Начальная школа-детский сад» п. Русковера.

Численность детей в дошкольном образовательном учреждении за январь-декабрь 2018 года составила 119 чел., что на 4,8 % меньше по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года (125 человек).

Численность обучающихся в общеобразовательном учреждении за январь-декабрь 2018 года составила 250 чел., что на 2,3 % меньше по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года (256 человека).

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Наименование | Адрес  местонахождения | Этаж-ность | Мощ-ность | Состояние |
| 1 | Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение «Ясненская средняя школа № 7» муниципального образования «Пинежский муниципальный район» | 164628, Пинежский район, п. Ясный, ул. Мира, д. 15 | 3 | 408 | Удовлетворительное |
|  | Структурное подразделение «Детский сад» п. Ясный | 164628, Пинежский район, п. Ясный, ул. Лесная, д. 15 | 2 | 144 | Удовлетворительное |
|  | Структурное подразделение «Начальная школа-детский сад» п. Русковера | 164602, Пинежский район, п. Русковера, ул. Почтовая, д. 12 | 1 | 33 | Удовлетворительное |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | 2016 год | 2017 год | 2018 год |
| Кол-во образовательных учреждений | 1 | 1 | 1 |
| Кол-во учащихся | 250 | 256 | 250 |
| Кол-во детей дошкольного возраста | 134 | 125 | 119 |
| Кол-во педагогических работников  в том числе: | 49 | 48 | 48 |
| с высшим образованием | 32 | 30 | 30 |
| со средне-специальным образованием | 16 | 14 | 14 |

Из приведенной таблицы виден небольшой спад учащихся в поселении. Данный показатель говорит об ухудшении демографической ситуации.

Педагогический состав. В образовательной организации трудится 48 педагогических работников. Средний возраст педагогических работников более 35 лет, молодых специалистов нет.

Обеспеченность педагогов жильем – обеспечены.

2.2.9. Культура

Сеть учреждений культуры муниципального образования представлена следующими объектами:

МБУК «Ясненский культурный центр» на 300 чел. (п. Ясный, п. Русковера), 3 библиотеки (п. Ясный, п. Русковера, п.Таежный);

2.2.10. Физическая культура и спорт

Физическая культура и массовый спорт

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Наименование | Адрес местонахождения | Мощность (м2 площади пола) | Состояние |
| 1 | Спортзал Муниципального бюджетного общеобразовательного учреждения «Ясненская средняя школа № 7» муниципального образования «Пинежский муниципальный район» | 164628, Пинежский район, п. Ясный, ул. Мира, д. 15 | 149 кв.м. | Удовлетворительное |
| 2 | Спортзал Муниципального бюджетного общеобразовательного учреждения «Ясненская средняя школа № 7» муниципального образования «Пинежский муниципальный район» | 164628, Пинежский район, п. Ясный, ул. Октября, д. 10 | 150 км.м. | Удовлетворительное |
| 3 | Спортивная площадка Муниципального бюджетного общеобразовательного учреждения «Ясненская средняя школа № 7» муниципального образования «Пинежский муниципальный район» | 164628, Пинежский район, п. Ясный, ул. Мира, д. 15 | 4,0 тыс. кв. м. | Удовлетворительное |

Обеспеченность населения муниципального образования «Шилегское» спортивными площадками выше нормативов, спортивными залами - недостаточная.

В поселении ведется спортивная работа:

При школе имеется площадка, где проводятся игры и соревнования по волейболу, баскетболу, футболу, военно-спортивные соревнования и т.д.

В зимний период для молодежи доступны такие виды активного отдыха, как катание на коньках, лыжах.

Поселение достойно представляет многие виды спорта на районных и областных соревнованиях.

Наличие спортивных площадок по занимаемой площади обеспечивает 100 % населения по существующим нормативам на количество населения в поселении.

2.2.11. Сведения о существующей градостроительной деятельности на территории муниципального образования «Шилегское»

Площадь муниципального жилого фонда составляет в общей сложности 71,4 тыс. кв. м, 25% от общей площади жилых помещений составляют многоквартирные дома, 75% приходится на индивидуальные жилые дома. Имеется некоторый вес ветхого жилья (7,4 тыс. кв. м).

Жилищная обеспеченность составляет 23,74 кв. м/чел.

Материал изготовления домов – брус, каркасно-блочные дома. Жилищный фонд слабо благоустроен, обеспеченность централизованным отоплением составляет 2%, электроснабжением 100 %, водоснабжением 100 % и водоотведением составляет 60%.

Наибольшую долю жилищного фонда (63.8%) занимают дома с износом до 60%. Дома со степенью износа свыше 65% занимают 0,08%.

2.2.12. Транспортная инфраструктура

В настоящее время транспортные потребности жителей и организаций на территории поселения реализуются средствами автомобильных дорог.

Оценка транспортного спроса включает в себя процесс анализа передвижения населения к объектам тяготения, размещенным в различных зонах территории поселка.

В основе оценки транспортного спроса на объекты тяготения лежат потребности населения в передвижении.

Можно выделить основные группы объектов тяготения:

- Объекты социальной сферы;

- Объекты культурной и спортивной сферы;

- Узловые объекты транспортной инфраструктуры;

- Объект дошкольного и школьного образования;

- Объекты трудовой занятости населения.

Отдельно можно выделить потребность в межселенных и межрегиональных перемещениях в рамках сезонной, маятниковой и эпизодической миграции.

Учитывая компактность территории села, потребность внутрипоселковых перемещений населения реализуется с использованием личного автотранспорта либо в пешем порядке. Межселенные перемещения осуществляются с использованием также личного транспорта. Доставка к объектам трудовой занятости населения за пределы села, осуществляется преимущественно автотранспортом организаций и предприятий.

2.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

*Автомобильный транспорт*

Автомобилизация поселка (110 единиц/1000 человек в 2019 году) оценивается как низкая(при уровне автомобилизации в Российской Федерации на уровне 270 единиц /1000 человек), что обусловлено компактностью застройки муниципального образования.

*Железнодорожный транспорт*

Связь с областным и районным центром осуществляется круглогодично железнодорожным транспортом - железнодорожная линия Архангельск — Карпогоры (принадлежит ОАО «РЖД»). На территории МО "Шилегское" расположена железнодорожная остановка - платформа 197 км (выход к п. Ясный и п. Шилега) и ст. Карпогоры-Товарная.

*Авиасообщение*

Авиасообщение с муниципальным образованием отсутствует. Ближайший аэропорт «Талаги» расположен в 240 км от поселка Ясный.

*Улично-дорожная сеть*

Система автодорог муниципального образования «Шилегское» включает автодороги общего пользования регионального и местного значения. Ведомственные дороги на территории поселения, используемые в 90-х годах предприятиями, осуществляющими лесозаготовку на юге поселения, в настоящее время на балансе предприятий не числятся и не используются.

Зоны транспортной инфраструктурыпредставлены автодорогами регионального и местного значения.

Согласно постановлению правительства Архангельской области от 15 апреля 2014 г. № 154-пп «О внесении изменений в перечень автомобильных дорог общего пользования регионального значения Архангельской области» по территории поселения проходят ЧЕТЫРЕ автодороги регионального значения. Автодороги регионального значения связывают крупные населенные пункты поселения между собой и обеспечивают связь со смежными поселениями и крупнейшим транспортным узлом Пинежского района – поселком Карпогоры. Автодорога регионального значения - "с. Карпогоры - п. Ясный"; - "Ясный - Земцово" (по а/д Ясный - Русковера , - "Земцово - Сылога". Характеристики автомобильных дорог общего пользования регионального значения в Шилегском сельском поселении представлены в таблице 2.3.1.

Таблица 2.3.1 – Перечень автодорог регионального значения

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Идент. номер | Наименование | Категория | Ширина проезжей части, м | Протяженность всего/в границах поселения, км | Тип покрытия | Состояние |
| 1 |  | Земцово- Сылога-Светлый | IV – V | 4-6,4 | 187,3/18 | Переходного типа (песчано-гравийная смесь) |  |
| 2 |  | Ясный- Таежный-Шилега | IV | 4-6,4 | 14,7/5,215 | Железобетонные сборные |  |
| 3 |  | Ясный-Русковера | IV – V | 4,5-6,4 | /19,984 | Железобетонные сборные |  |
| 4 |  | Подъезд к п. Ясный от а/м дороги Карпогоры-Веегора-Лекшуконское | V | 4,5-6,4 | /4,830 | гравийные |  |

Особенностью региона является наличие большого количества малых водоемов и водотоков. В местах пересечения водотоков автодорогами регионального значения установлены мосты и пропускные сооружения (трубы) различного размера и материала. На указанных автодорогах регионального значения в границах муниципального образования «Сурское» имеются мосты деревянные в количестве 9 штук общей длинной 134,3 погонных метра (7 шт./47,0 м и 2 шт./87,3 м соответственно), водопропускные трубы в количестве 11 штук общей длинной 115,2 погонных метра (7 шт./73,2 м и 4 шт./42,0 м соответственно). Мост через р. Сура на автомобильной дороге регионального значения Шуйга – Сура – Новолавела находится в аварийном состоянии, техническое состояние других сооружений – удовлетворительное.

Согласно постановлению администрации муниципального образования «Пинежский муниципальный район» № 0118-па от 14.02.2020 г. «Об утверждении перечня автомобильных дорог общего пользования местного значения Пинежского муниципального района и перечня ледовых переправ, не вошедших в протяжённость автомобильных дорог общего пользования местного значения Пинежского муниципального района», по территории поселения проходят 11 автодорог местного значения. Перечень автодорог общего пользования местного значения представлен в таблице 2.3.2.

Таблица 2.3.2. – Перечень автодорог местного значения

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Идентификационный номер | Наименование автомобильной дороги (населённый пункт, улица) | **Протяжённость**  **(км)** |
| 1 | 11248 ОП МР Н-45 | Шилега - Березник | **10,000** |
| 2 | 11248 ОП МР Н-325 | деревня Березник, улица Луговая | 0,981 |
| 3 | 11248 ОП МР Н-326 | деревня Березник, улица Центральная | 1,000 |
| 4 | 11248 ОП МР Н-327 | деревня Березник, улица Дорожная | 0,587 |
| 5 | 11248 ОП МР Н-328 | поселок Таежный, дорога до телевышки | 0,365 |
| 6 | 11248 ОП МР Н-329 | поселок Таежный, автодорога вдоль поселка | 0,693 |
| 7 | 11248 ОП МР Н-330 | поселок Таежный, дорога до ж.д. вокзала Карпогоры –Товарная | 1,200 |
| 8 | 11248 ОП МР Н-331 | поселок Таежный, хоздорога от дома 18 до дома 22 | 0,821 |
| 9 | 11248 ОП МР Н-332 | поселок Таежный, дворовые дороги | 0,453 |
| 10 | 11248 ОП МР Н-333 | поселок Шилега, улица Строителей | 0,707 |
| 11 | 11248 ОП МР Н-334 | поселок Шилега, улица Строителей | 0,300 |
| 12 | 11248 ОП МР Н-335 | поселок Шилега, хоздорога улица Строителей | 0,310 |
| 13 | 11248 ОП МР Н-336 | поселок Шилега, улица Таежная | 0,829 |
| 14 | 11248 ОП МР Н-337 | поселок Шилега, улица Молодежная | 0,778 |
| 15 | 11248 ОП МР Н-338 | поселок Шилега, улица Новая | 1,007 |
| 16 | 11248 ОП МР Н-339 | поселок Шилега, улица Набережная | 1,000 |
| 17 | 11248 ОП МР Н-340 | поселок Шилега, хоздорога улица Набережная | 0,376 |
| 18 | 11248 ОП МР Н-341 | поселок Шилега, улица Гаражная | 1,065 |
| 19 | 11248 ОП МР Н-342 | поселок Шилега, хоздорога улица Таежная | 0,509 |
| 20 | 11248 ОП МР Н-343 | поселок Русковера, улица Набережная | 1,200 |
| 21 | 11248 ОП МР Н-344 | поселок Русковера, улица Северная | 0,640 |
| 22 | 11248 ОП МР Н-345 | поселок Русковера, улица Почтовая | 0,483 |
| 23 | 11248 ОП МР Н-346 | поселок Русковера, улица Молодежная | 0,486 |
| 24 | 11248 ОП МР Н-347 | поселок Русковера, улица Комсомольская | 0,408 |
| 25 | 11248 ОП МР Н-348 | поселок Русковера, улица Пионерская | 0,568 |
| 26 | 11248 ОП МР Н-349 | поселок Русковера, улица Новая | 0,449 |
| 27 | 11248 ОП МР Н-350 | поселок Русковера, улица Лесная | 0,508 |
| 28 | 11248 ОП МР Н-351 | поселок Русковера, улица Профсоюзная | 1,000 |
| 29 | 11248 ОП МР Н-352 | поселок Русковера, улица Дорожная | 1,100 |
| 30 | 11248 ОП МР Н-353 | поселок Русковера, улица Дорожная | 0,250 |
| 31 | 11248 ОП МР Н-354 | поселок Русковера, хоздорога улица Почтовая | 0,200 |
| 32 | 11248 ОП МР Н-355 | поселок Русковера, хоздорога улица Пионерская | 0,200 |
| 33 | 11248 ОП МР Н-356 | поселок Русковера, хоздорога улица Профсоюзная | 0,875 |
| 34 | 11248 ОП МР Н-357 | деревня Земцово, дороги по деревне | 2,855 |
| 35 | 11248 ОП МР Н-358 | поселок Ясный, улица Парковая | 0,288 |
| 36 | 11248 ОП МР Н-359 | поселок Ясный, улица Энергетиков | 0,626 |
| 37 | 11248 ОП МР Н-360 | поселок Ясный, улица Энергетиков | 0,169 |
| 38 | 11248 ОП МР Н-361 | поселок Ясный, улица Новоселов | 1,542 |
| 39 | 11248 ОП МР Н-362 | поселок Ясный, улица Северная | 0,829 |
| 40 | 11248 ОП МР Н-363 | поселок Ясный, хоздорога улица Северная | 0,844 |
| 41 | 11248 ОП МР Н-364 | поселок Ясный, улица Октября | 0,688 |
| 42 | 11248 ОП МР Н-365 | поселок Ясный, хоздорога улица Октября | 0,672 |
| 43 | 11248 ОП МР Н-366 | поселок Ясный, улица Юности | 0,670 |
| 44 | 11248 ОП МР Н-367 | поселок Ясный, хоздорога улица Юности | 0,674 |
| 45 | 11248 ОП МР Н-368 | поселок Ясный, улица Победы | 0,730 |
| 46 | 11248 ОП МР Н-369 | поселок Ясный, хоздорога улица Победы | 0,544 |
| 47 | 11248 ОП МР Н-370 | поселок Ясный, улица Новая | 0,530 |
| 48 | 11248 ОП МР Н-371 | поселок Ясный, хоздорога улица Новая | 0,307 |
| 49 | 11248 ОП МР Н-372 | поселок Ясный, улица Молодежная | 0,251 |
| 50 | 11248 ОП МР Н-373 | поселок Ясный, переулок Речной | 0,179 |
| 51 | 11248 ОП МР Н-374 | поселок Ясный, хоздорога переулок Речной | 0,284 |
| 52 | 11248 ОП МР Н-375 | поселок Ясный, улица Набережная | 0,662 |
| 53 | 11248 ОП МР Н-376 | поселок Ясный, улица Таежная | 0,736 |
| 54 | 11248 ОП МР Н-377 | поселок Ясный, улица Мира | 1,500 |
| 55 | 11248 ОП МР Н-378 | поселок Ясный, улица Железнодорожная | 0,803 |
| 56 | 11248 ОП МР Н-379 | поселок Ясный, улица Дачная | 0,184 |
| 57 | 11248 ОП МР Н-380 | поселок Ясный, хоздорога улица Дачная | 0,222 |
| 58 | 11248 ОП МР Н-381 | поселок Ясный, хоздороги | 1,458 |
| 59 | 11248 ОП МР Н-382 | поселок Ясный, улица Заречная | 2,770 |
| 60 | 11248 ОП МР Н-383 | поселок Ясный, улица Лесная | 0,661 |
| 61 | 11248 ОП МР Н-384 | поселок Ясный, продолжение улица Лесная | 0,276 |

Помимо мостовых переходов на автодорогах общего пользования местного значения действуют переправы в брод: автодорога Слуда – Гора пересекает руч. Пимоя на подъезде к дер. Гора; автодорога Марково – Слуда связывает населенные пункты через брод на р. Сура. Также брод на р. Сура имеется между дер. Пимбера и дер. Гора.

Объекты обслуживания автомобильного транспорта на территории поселения практически не представлены, за исключением автозаправочной станции в с. Сура по адресу ул. И. Кронштадтского, соор. 1.

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

Дорожно-транспортная сеть муниципального образования «Шилегское» состоит из дорог V категории, предназначенных для не скоростного движения с двумя полосами движения шириной полосы 3 метра. В таблице 2.4.1., приведен перечень местных дорог муниципального образования «Шилегское».

Основной состав транспортных средств представлен легковыми автомобилями, находящимися в собственности у населения.

Табица 2.4.1. Перечень дорог в населенных пунктах на территории муниципальном образовании «Шилегское»

| **№ п/п** | **Наименование населенного пункта** | **Категория дороги** | **Протяженность дороги, п. м.** |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | п. Ясный | V | 19099 |
| 2 | д. Березник | V | 2568 |
| 3 | д. Земцово | V | 2855 |
| 4 | п. Таежный | V | 3532 |
| 5 | п. Русковера | V | 8367 |
| 6 | п. Шилега | V | 6881 |
| Всего | | | 43302 |

Дороги в поселении различаются по типу покрытия, информация о протяжённости дорог с распределением по типам покрытия представлена в таблице 2.4.2, долевое распределение графически отображено на рисунке 2.4.3.

Таблица 2.4.2. Состав дорог по типам покрытия

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Тип покрытия** | **Протяженность, км.** | **Долевой состав (Рис. 2.4.1.), %** |
| 1 | Асфальтобетонное | - | 0 |
| 2 | Смешанное (асфальтобетонное/железобетонное) | - | 0 |
| 3 | Железобетонное (Плиты) | - | 0 |
| 4 | Грунтовое (Неусовершенствованное) | 60,55 | 100 |
|  | Итого | 60,55 | 100,00 |

Рисунок 2.4.3. Долевое распределение по типам покрытий автодорог поселения

Дороги на территории поселения, переданы в собственность муниципального образования «Пинежский муниципальный район», на основании распоряжения Правительства Архангельской области от 29 декабря 2015 года. Права субъекта подтверждены свидетельствами о государственной регистрации права (таблица 2.4.1.).

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

Обслуживание дорог осуществляется подрядными организациями по муниципальном контрактам на выполнение работ по содержанию муниципальных автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории МО «Шилегское» заключаемому ежегодно. В состав работ входит:

1. Зимнее содержание автомобильных дорог (механизированная очистка от снега).

2.Летнее содержание автомобильных дорог (планировка проезжей части дорог).

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

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

По данным ОГИБДД ОМВД России по Пинежскому району автомобильный парк в поселении преимущественно состоит из легковых автомобилей, в подавляющем большинстве принадлежащих частным лицам. Состав парка транспортных средств представлен в таблице 2.5.1.

Таблица 2.5.1. Состав парка транспортных средств поселения

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Тип** | **Марка\*** | **Вид топлива (дизель, бензин)** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** |
| 1 | Грузовой в т.ч. |  |  | 39 | 40 | 42 | 47 |
| 1.1 | -организации | н/д | н/д | 30 | 32 | 32 | 36 |
| 1.2 | -население | н/д | н/д | 9 | 8 | 10 | 11 |
| 2 | Легковой в т. ч. |  |  | 293 | 307 | 316 | 326 |
| 2.1. | -организации | н/д | н/д | 6 | 6 | 6 | 6 |
| 2.2. | -население | н/д | н/д | 287 | 301 | 310 | 320 |
| 3 | Автобусы |  |  | 4 | 4 | 3 | 4 |
| 3.1 | - организации | н/д | н/д | 4 | 4 | 4 | 4 |
| 3.2 | -население | н/д | н/д | - | - | - | - |
|  | Всего |  |  | 336 | 351 | 361 | 377 |

Детальная информация о характеристиках, представленных в таблице 2.5.1 видов автотранспорта, в том числе марках, видах используемого топлива, отсутствует.

В целом за период 2016 – 2019 годы, отмечается рост количества транспортных средств и долевое изменение состава рисунок 2.5.1.

Стоит отметить, что за период с 2016 по 2019 годы, в поселении наблюдается рост уровня автомобилизации населения на 23,47%, в 2015 году на 9,2% и в 2016 году на 14,29 % по отношению к уровню 2014 года, хотя в целом можно отметить снижение темпа роста. (Таблица 2.5.2.).

Таблица 2.5.2. Оценка уровня автомобилизации населения МО «Шилегское»

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Показатели** | **2017 год** | **2018 год** | **2019 год** |
| 1 | Общая численность населения МО «Сурское», тыс. чел. | 3,050 | 3,037 | 3,007 |
| 2 | Количество автомобилей у населения, ед. | 309 | 320 | 331 |
| 3 | Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел. | 101 | 105 | 110 |
| 4 | Изменение уровня автомобилизации к 2014 году, % |  | 3,96 | 8,91 |

Специализированные парковочные и гаражные комплексы в поселении отсутствуют. Для хранения транспортных средств используются неорганизованные площадки с гаражами преимущественно в металлическом исполнении. Временное хранение транспортных средств также осуществляется на дворовых территориях жилых комплексов.

2.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока

На территории МО «Шилегское» обслуживание населения общественным транспортом не предусмотрено. Передвижение по территории населенного пункта осуществляется с использованием личного транспорта либо в пешем порядке.

2.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

На территории муниципального образования «Шилегское» отсутствуют тротуарные сети. Движение пешеходов осуществляется по обочинам дорог и по внутридомовым территориям.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории муниципального образования «Шилегское» не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории МО «Шилегское» не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

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

Основными предприятиями, осуществляющими грузовые перевозки на территории МО «Сурское», являются «Сурский филиал ПО «Карпогорское», ИП Буярский А.В..

2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, их низкой дисциплиной, а также недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения.

В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач.

По итогам 12 месяцев 2015 года на территории поселения зарегистрировано 6 дорожно-транспортных происшествий, это на 25 % больше, чем за аналогичный период 2014 года (3 ДТП), что на фоне ежегодного прироста транспорта в среднем на 25 единиц, в целом положительно характеризует ситуацию в области организации дорожного (Таблица 2.9.1., рисунок 2.9.1.).

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

Таблица 2.9.1. Оценка дорожной ситуации

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Параметры** | **Год** | | | |
| **2016** | **2017** | **2018** | **2019** |
| 1. | Количество аварий в том числе: | 4 | 6 | 5 | 5 |
| 1.1. | - с участием пешеходов | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2. | Количество зарегистрированных транспортных средств | 336 | 351 | 361 | 377 |

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

Количество автомобильного транспорта в поселении, период с 2016 по 2019 годы выросло с 336 ед. до 377 ед. Предполагается дальнейший рост пассажирского и грузового транспорта.

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 поселка 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.

Отсутствие участков дорог с интенсивным движением особенно в районах жилой застройки где проходят в основном внутри квартальные дороги, прохождение маршрутов грузового автотранспорта в южной части поселка (см. п. 2.8.) без захода жилую зону, позволяет в целом снизить загрязнённость воздуха. Повышение уровня загрязнения атмосферного воздуха возможно в зимний период, что связано с необходимостью прогрева транспорта, а также в периоды изменения направления ветра.

Учитывая сравнительно высокий уровень автомобилизации населения поселка, 110 ед. ТС/1000 человек, немаловажным является снижение уровня двигательной активности.

Для эффективного решения проблем загрязнения воздуха, шумового загрязнения, снижения двигательной активности, связанных с использованием транспортных средств, необходимо вести разъяснительную работу среди жителей поселка направленную на снижение использования автомобильного транспорта при передвижении в границах населенного пункта. 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 поселения, городского округа

Анализ сложившегося положения дорожно-транспортной инфраструктуры позволяет сделать вывод о существовании на территории поселения ряда проблем транспортного обеспечения:

1. Отсутствие качественной транспортной связи центральных частей поселка;
2. Слабое развитие улично-дорожной сети;
3. Низкое развитие автомобильного сервиса (СТО, мойки);
4. Низкий уровень обеспеченности оборудованными местами хранения автомобильного транспорта, парковочными местами и гаражами.

Действующим генеральным планом МО «Шилегское» предусмотрены мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры, позволяющие создать законченную улично-дорожную сеть, обеспечивающую удобную и надежную транспортную связь жилой застройки с общественным центром и местами приложения труда.

Основные решения генерального плана:

**-** реконструкция и ремонт автодорог регионального и местного значения;

- обеспечение всех населенных пунктов подъездами с твердым покрытием;

- совершенствование обеспечения населения инженерным благоустройством.

- развитие **транспортных** автомобильных (реконструкция существующих автодорог, строительство новых) связей, как наиболее важного фактора в организации системы расселения в районе, в том числе при организации туристско-рекреационных потоков.

- совершенствование и развитие объектов придорожного сервиса.

- создание вдоль всех транспортных коммуникаций защитных зеленых полос из пыле- и газоустойчивых зеленых насаждений.

- постоянный контроль состояния автомобильных дорог, технического состояния автомобилей;

- своевременный ремонт автомобилей и автомобильных дорог;

- поддержание в постоянной готовности сил и средств своевременного ремонта автомобилей и автомобильных дорог;

- соблюдение технологических норм и правил эксплуатации автомобилей;

- организация взаимодействия сил и средств, обеспечивающих ликвидацию чрезвычайных ситуаций на автомобильном транспорте.

При проектировании улично-дорожной сети была учтена сложившаяся система улиц и направление перспективного развития поселка. Введена дифференциация улиц по категориям в соответствии со СНиП 2.07.01-91:

поселковая дорога;

главная улица;

улица в жилой застройке основная;

улица в жилой застройке второстепенная;

проезд.

Основные показатели проектируемой улично-дорожной сети, представлены в таблице 2.11.1.

Таблица 2.11.1. Основные показатели проектируемой улично-дорожной сети.

| **№** | **Показатели** | **Ед. изм.** | **Кол-во** |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | Протяженность улично – дорожной сети. | км | 7,1 |
|  | В том числе:  - поселковая дорога;  - главная улица;  - улица в жилой застройке основная;  - улица в жилой застройке второстепенная; | км  км  км  км | 7,1  0  0  0 |
| 2 | Плотность магистральной сети | км/км2 |  |

При определении категории улицы были учтены следующие факторы: положение улицы в транспортной схеме, наличие застройки и точек тяготения транспортных потоков, положение магистральных инженерных сетей. Ширина улиц в красных линиях и геометрические параметры ее элементов, задана в соответствии с нормативными требованиями к транспортным магистралям установленной категории.

По состоянию на 01 января 2017 г., по ряду объективных причин, мероприятия в части развития улично-дорожной сети, предусмотренные генеральным планом не реализованы.

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

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

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации;

2. Воздушный кодекс Российской Федерации;

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

4. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;

5. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»;

6. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения»;

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

8. Постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 25.09.2007 № 74 Санитарные правила СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов»;

9. Генеральный план муниципального образования «Шилегское» Пинежского района Архангельской области, утвержденный решением Собрания депутатов муниципального образования «Пинежский муниципальный район» от 16 ноября 2018 года № 240

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

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона 29.12.2014 № 456-ФЗ «О внесении изменений в градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», необходимо разработать и утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения.

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах местного само-управления в Российской Федерации», а также пункта 8 статьи 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации», разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

В соответствии с пунктом 27 статьи 1 Градостроительного кодекса Российской Федерации» программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа – документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

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

Программа позволит обеспечить:

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

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

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

г) развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;

д) условия для управления транспортным спросом;

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

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

з) условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

и) эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

2.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Финансирование работ по содержанию и ремонту улично-дорожной сети поселения, из муниципального бюджета и окружного бюджета в виде субсидий в долевом соотношении 5 и 95 процентов соответственно.

В таблице 2.13.1., представлены данные по объемам финансирования мероприятий по содержанию и ремонту улично-дорожной сети поселения.

Таблица 2.13.1. Объем финансирования

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Мероприятие** | **Объем финансирования тыс. руб.** | | | |
| **2016** | **2017** | **2018** | **2019** |
| **1** | **Содержание улично - дорожной сети** |  |  |  |  |
| 1.1 | в т. ч. областной бюджет |  |  |  |  |
| 1.2 | в т. ч. местный бюджет | 477,07 | 421,57 |  |  |
| 1.3 | в т.ч. районный бюджет | 192,70 | 177,40 | 177,61 | 674,98 |

Содержание и ремонт муниципальных дорог осуществляется по договорам, заключенным по результатам проведения аукционов согласно муниципальной программе «Улучшение эксплуатационного состояния автомобильных дорог общего пользования местного значения Пинежского муниципального района на 2017 – 2019 годы», капитальный ремонт дорог выполняется в плановом порядке на основании договоров, заключенных по результатам проведения аукционов в объёме выделенных денежных средств.

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

3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения, городского округа;

**Прогноз изменения численности населения МО «Шилегское»**

В существующем генеральном плане МО «Шилегское», предлагается следующее проектное решение по демографической ситуации в поселении: численность населения на расчетный период по генеральному плану (2025 г.) составит 2900 человека.

В связи с тем, что фактическая численность населения поселения в 2019 году составила 3007 чел., принять расчетную численность населения по генеральному плану не представляется возможным.

Прогноз изменения численности населения муниципального образования «Шилегское» на период до 2028 года построен на основе фактических данных о численности населения муниципального образования «Шилегское», а также на основе сведений о распределении населения по полу и возрасту. Прогноз изменения численности населения поселения представлен в таблице.3.1.1.

В период реализации Программы прогнозируется тенденция небольшого уменьшения численности населения, с 2025 года небольшой рост, что обусловлено созданием комфортных социальных условий для проживания граждан, в том числе молодых семей, что в свою очередь будет способствовать восстановлению процессов естественного прироста населения.

Таблица.3.1.1. Прогноз изменения численности населения поселения

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Показатели** | **2020 год (прогноз)** | **2021 год (прогноз)** | **2022 год (прогноз)** | **2023 год (прогноз)** | **2024 год (прогноз)** | **2035 год (прогноз)** |
| 1 | Общая численность населения поселения | 3007 | 2975 | 2950 | 2925 | 2900 | 2800 |

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

Потенциально возможно незначительное изменение количества грузового автотранспорта, что связано с планируемым вводом в эксплуатацию лесопильного цеха. В целом, учетом сложившейся экономической ситуации, характер и объемы передвижения населения и перевозки грузов вряд ли претерпят значительные изменения.

3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

В период реализации программы, транспортная инфраструктура по видам транспорта, представленным в поселении, не претерпит существенных изменений. Основным видом транспорта, обеспечивающим прямую доступность поселка в территориальной структуре Российской Федерации, останется автомобильный транспорт. В границах «домашнего региона» преобладающим останется автомобильный транспорт как в формате общественного транспорта, так и личного транспорта граждан. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохранится использование грузового транспорта.

3.4. Прогноз развития дорожной сети поселения, городского округа;

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

Основным направлением развития дорожной сети поселения, в период реализации Программы, будет являться обеспечение транспортной доступности площадок перспективной застройки и повышение качества, а также безопасности существующей дорожной сети.

Общая протяженность вновь построенных дорог составит 0 км, протяженность реконструированных дорог составит ?????. км.

3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

При сохранении сложившейся тенденции изменения уровня автомобилизации, к 2035 году наступит стабилизация с дальнейшим сохранением в пределах 110 единиц на 1000 человек населения. С учетом прогноза изменения численности населения количество автомобилей у населения к расчетному сроку составит 271 единиц, что на 15% больше чем в 2014 году. Прогноз изменения уровня автомобилизации и количества автомобилей у населения МО «Шилегское» представлен в таблице 3.5.1.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Показатели** | **2020 год (прогноз)** | **2021 год (прогноз)** | **2022 год (прогноз)** | **2023 год (прогноз)** | **2024 год (прогноз)** | **2035 год (прогноз)** |
| 1 | Общая численность населения МО «Шилегское», тыс. чел. | 3007 | 2975 | 2950 | 2925 | 2900 | 2800 |
| 2 | Количество автомобилей у населения, ед. | 330 | 327 | 325 | 322 | 319 | 308 |
| 3 | Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел. | 110 | 110 | 110 | 110 | 110 | 110 |

Таблица 3.5.1. Прогноз изменения уровня автомобилизации и количества автомобилей у населения

3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

При сохранении сложившейся тенденции на снижение количества аварий, в том числе с участием пешеходов, предполагается стабилизация аварийности в целом на уровне 0 случаев в год (к 2020 году) без тенденции к росту, связанным с увеличением количества транспортных средств.

Факторами, влияющими на снижение аварийности, станут реализация разработанного проекта организации дорожного движения (ПОДД), выполнение предписаний, выданных ОГИБДД ОМВД России по Пинежскому району, а также выполнение работ по содержанию, текущему и капитальному ремонту дорог в поселении.

Активная разъяснительная и пропагандистская работа среди населения позволит сохранить уровень участия пешеходов в ДТП на уровне 0 случаев в год

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Показатели** | **2020 год (прогноз)** | **2021 год (прогноз)** | **2022 год (прогноз)** | **2023 год (прогноз)** | **2024 год (прогноз)** | **2035 год (прогноз)** |
| 1 | Количество автомобилей населения, ед. | 330 | 327 | 325 | 322 | 319 | 308 |
| 2 | Количество аварий, ед. | 3 | 3 | 2 | 2 | 1 | 0 |
| 3 | Количество аварий с участием людей, ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

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

В период действия программы, не предполагается изменение структуры, маршрутов и объемов грузовых и пассажирских перевозок. Изменения центров транспортного тяготения не предвидится. Возможной причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения, станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности в связи с чем, усилится влияние факторов, рассмотренных в п. 2.10.

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

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

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

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

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

В таблице 4.1 представлены укрупнённые показатели вариантов развития транспортной инфраструктуры.

Таблица 4.1. Укрупнённые показатели развития транспортной инфраструктуры

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Показатель** | **Ед. изм.** | **Варианты развития** | | |
| **Оптимистичный** | **Реалистичный** | **Пессимистичный** |
| 1. | Индекс нового строительства | % | 0 | 0 | 0 |
| 2. | Удельный вес дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции) | % | 100 | 100 | 0 |
| 3. | Прирост протяженности дорог | км | 0 | 0 | 0 |
| 4. | Общая протяженность муниципальных дорог поселения | км | 60,55 | 60,55 | 60,55 |

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

**5. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов)**

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.

5.6. Мероприятия по развитию сети дорог МО «Шилегское»

В целях повышения качественного уровня улично-дорожной сети поселения, снижения уровня аварийности, связанной с состоянием дорожного покрытия и доступности территорий перспективной застройки, предлагается в период действия программы реализовать следующий комплекс мероприятий по проектированию, строительству и реконструкции дорог поселения (таблица 5.6.1).

Таблица 5.6.1. Мероприятия по развитию сети дорог МО «Шилегское»

| **№ п/п** | **Мероприятие** | **Наименование, расположение объекта** | **Технические параметры** | **Протяженность, км.** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Строительство | | | |
| 1,1 | Строительство мостового перехода | Через реку Пинега в районе с.Сура и дер.Остров | Дорога IV  категории |  |
| 1,2 | Строительство автомобильного и пешеходного мостов | Через р.Сура в с.Сура | Дорога IV  категории |  |
| 1.3 | Строительство автодорог местного значения | «Обход Сура» | Дорога IV  категории | 1,5 |
|  | ИТОГО Строительство | | | 1,5 |
| 2 | Реконструкция | | | |
| 2.1 | Реконструкция автомобильной дороги регионального значения | Шуйга – Сура - Новолавела | Дорога IV  категории | 14,729 |
| 2.2 | Реконструкция автомобильной дороги местного значения | Подъезд к полоигону ТБО от а/д Карпогоры – Сосновка – Нюхча – граница с Республикой Коми |  | 1,0 |
| 2.3 | Реконструкция автомобильной дороги местного значения | Подъезд к дер.Засурье от а/д Шуйга – Сура - Новолавела | Дорога IV  категории | 2,0 |
| 2.4 | Реконструкция автомобильной дороги местного значения | Марково – Слуда (левый берег р.Сура) | Дорога IV  категории | 0,6 |
|  | Реконструкция автомобильной дороги местного значения | Слуда (левый берег р.Сура) - Пимбера | Дорога IV  категории | 2 |
|  | ИТОГО Реконструкция | | | 20,329 |

В приложении 1 к Программе представлен график выполнения мероприятий, предусмотренных Программой, в соответствии с пунктом 5.2 статьи 26 Градостроительного кодекса РФ.

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

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

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