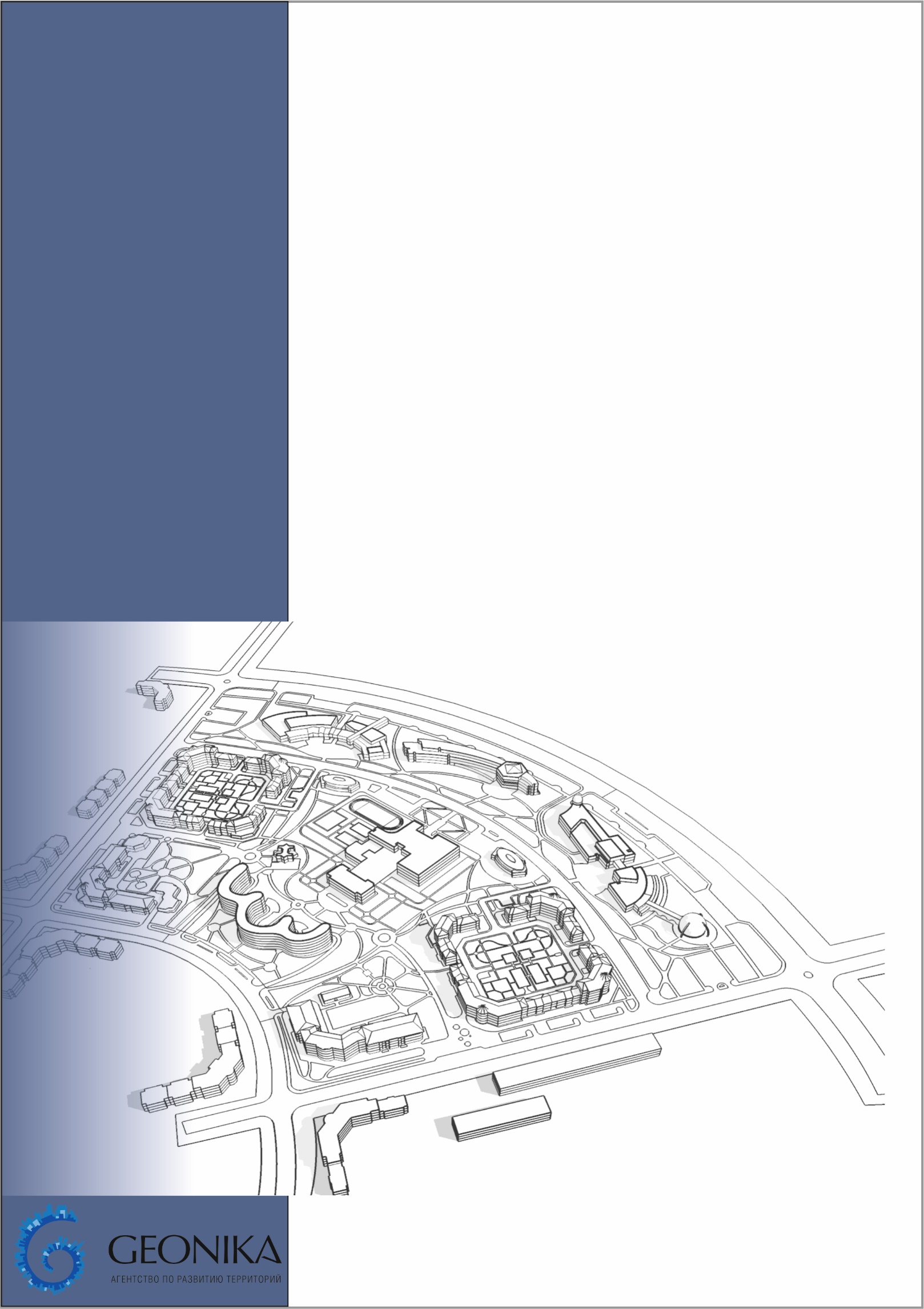
****

**Ненецкий автономный округ**

**Муниципальное образование**

**"городской округ "город Нарьян-Мар"**

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «ГОРОДСКОй округ «город нарьян-мар»

ОМСК 2020

**СОДЕРЖАНИЕ**

[1 Паспорт программы 7](#_Toc43376285)

[2 Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры 11](#_Toc43376286)

[2.1 Анализ положения муниципального образования «Город Нарьян-Мар» в структуре пространственной организации Ненецкого автономного округа 11](#_Toc43376287)

[2.2 Социально-экономическая характеристика муниципального образования «Город Нарьян-Мар», характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса 13](#_Toc43376288)

[2.3 Анализ реализации генерального плана муниципального образования «Городской округ «Город Нарьян-Мар» 19](#_Toc43376289)

[2.4 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта. Характеристика сети дорог муниципального образования «Городской округ "Город Нарьян-Мар», параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог 21](#_Toc43376290)

[2.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в муниципальном образовании «Городской округ «Город Нарьян-Мар», обеспеченность парковками. Анализ уровня безопасности дорожного движения 30](#_Toc43376291)

[2.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования 31](#_Toc43376292)

[2.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения 32](#_Toc43376293)

[2.8 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств 34](#_Toc43376294)

[2.9 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения 35](#_Toc43376295)

[2.10 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры муниципального образования «Городской округ «Город Нарьян-Мар» Ненецкого автономного округа 36](#_Toc43376296)

[2.11 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Городской округ «Город Нарьян-Мар» 40](#_Toc43376297)

[2.12 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры 42](#_Toc43376298)

[3 Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории муниципального образования «Городской округ «Город Нарьян-Мар» 44](#_Toc43376299)

[3.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития муниципального образования «Городской округ «Город Нарьян-Мар» 44](#_Toc43376300)

[3.2 Прогноз транспортного спроса муниципального образования «Городской округ «Город Нарьян-Мар», объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта 54](#_Toc43376301)

[3.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта 56](#_Toc43376302)

[3.4 Прогноз развития дорожной сети муниципального образования «Городской округ «Город Нарьян-Мар» 58](#_Toc43376303)

[3.5 Прогноз уровня автомобилизации 59](#_Toc43376304)

[3.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения 60](#_Toc43376305)

[3.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения 61](#_Toc43376306)

[4 Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры, с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта 62](#_Toc43376307)

[5 Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры 63](#_Toc43376308)

[5.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта 63](#_Toc43376309)

[5.2 Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов 65](#_Toc43376310)

[5.3 Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства 66](#_Toc43376311)

[5.4 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения 68](#_Toc43376312)

[5.5 Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб 69](#_Toc43376313)

[5.6 Мероприятия по развитию сети дорог муниципального образования «Городской округ «Город Нарьян-Мар» Ненецкого автономного округа 70](#_Toc43376314)

[6 Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры 71](#_Toc43376315)

[7 Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры 75](#_Toc43376316)

[8 Предложения по институционным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования «Городской округ «Город Нарьян-Мар» 78](#_Toc43376317)

**Введение**

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

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

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

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

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

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

* обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее субъекты экономической деятельности) на территории муниципального образования;
* обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;
* развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования;
* развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в муниципальном образовании;
* обеспечение условий для управления транспортным спросом;
* создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и

5

здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;

* создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
* условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
* эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

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

# Паспорт программы

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование Программы** | **Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Городской округ «Город Нарьян-Мар» на 2020-2040 годы** |
| **Основание для разработки Программы** | Федеральный закон от 29.12.2004 № 191-ФЗ «О введении в действие Градостроительного кодекса Российской Федерации»  Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ  Федеральный закон от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления Российской Федерации»  Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 года №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов» |
| **Заказчик Программы** | Наименование: Департамент строительства, жилищно-коммунального хозяйства, энергетики и транспорта Ненецкого автономного округа  Местоположение: 166000, Ненецкий автономный округ, г.Нарьян-Мар, ул. им.А.П. Пырерко, д.7. |
| **Разработчик Программы** | Наименование: Общество с ограниченной ответственностью «АРТ «Геоника».  Местоположение: 644043, г.Омск, ул.Фрунзе, 1, корп.4, офис 404. |
| **Цели и задачи Программы** | Цели Программы:  - развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;  - повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;  - повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;  - создание условий для управления транспортным спросом.  Задачи Программы:  - увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям;  - повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения;  - обеспечение устойчивого функционирования автомобильных дорог местного значения;  - увеличение количества стоянок для автотранспорта, создание условий для парковок автомобилей в установленных местах, освобождение придомовых территорий, пешеходных зон от автомобилей;  - создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;  - создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения. |
| **Целевые показатели (индикаторы) обеспеченности населения объектами транспортной инфраструктуры** | Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры включают технико-экономические, финансовые и социально-экономические показатели развития транспортной инфраструктуры, в том числе показатели безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности:  - финансовое обеспечение исполнения программы  - охват населенных пунктов регулярным автобусным сообщением  - пассажирооборот общественного автомобильного транспорта  - протяженность пешеходных тротуаров  - протяженность велосипедных дорожек  - протяженность улично-дорожной сети  - обеспеченность парковочным пространством  - реконструкция автомобильных дорог местного значения  - строительство автомобильных дорог местного значения  - уровень автомобилизации населения  - обеспеченность населения объектами транспортной инфраструктуры  - социальный риск ДТП  - транспортный риск ДТП |
| **Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры** | Мероприятия Программы охватывают период 2020 - 2040 год. Мероприятия и целевые показатели (индикаторы), предусмотренные Программой, рассчитаны на первые 5 лет с разбивкой по годам, а на последующий период (до окончания срока действия программы) - без разбивки по годам. |
| **Сроки и этапы реализации Программы** | Срок реализации: 2020-2040 гг.  Этапы реализации: 2020 г., 2021 г., 2022 г., 2023 г., 2024 г., 2025-2040 гг. |
| **Объемы и источники финансирования** | Всего по Программе:  9 481 101,4 тыс. руб., в том числе:  - федеральный бюджет – 2 300 000,0 тыс. руб.;  - областной бюджет – 3 900 000,0 тыс. руб.;  - муниципальный бюджет – 2 363 301,4 тыс. руб.;  - внебюджетные средства – 917 800,0 тыс. руб.  Объемы финансирования по этапам:  2020 г. – 1 179 138,6 тыс. руб.;  2021 г. – 1 416 722,1 тыс. руб.;  2022 г. – 1 362 440,7 тыс. руб.;  2023 г. – 1 565 000,0 тыс. руб.;  2024 г. – 1 115 000,0 тыс. руб.;  2025-2040 гг. – 2 842 800,0 тыс. руб. |
| **Ожидаемые результаты реализации Программы** | Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий:  1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, а также других объектов транспортной инфраструктуры.  Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.  2. Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.  Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.  3. Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.  Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.  4. Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.  Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному.  5. Мероприятия по организации дорожного движения.  Реализация мероприятий позволит повысить уровень качества и безопасности транспортного обслуживания населения.  6. Мероприятия по ремонту и строительству пешеходных и велосипедных дорожек.  Реализация мероприятий позволит повысить качество велосипедного и пешеходного передвижения населения. |

# Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

## Анализ положения муниципального образования «Город Нарьян-Мар» в структуре пространственной организации Ненецкого автономного округа

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

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

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

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

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

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

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

Муниципальное образование «Городской округ «Город Нарьян-Мар» законом Ненецкого автономного округа от 6 января 2005 г. N 540-ОЗ «О статусе, административных центрах и границах муниципальных образований Ненецкого автономного округа» наделено статусом городского округа, на территории которого осуществляется местное самоуправление. Город Нарьян-Мар является административным транспортным и культурным центром Ненецкого автономного округа.

Городской округ расположен за Северным полярным кругом, в устье реки Большая Печора, в 110 км от ее впадения в залив Печорская губа Баренцева моря. Территория городского округа граничит с северо-восточной стороны с муниципальным образованием «Рабочий поселок Искателей». Со всех остальных сторон городской округ окружают межселенные территории Заполярного района.

Расстояние от г. Москвы до г. Нарьян-Мара – 1501 км, от г. Архангельска до г. Нарьян-Мара – 660 км. Ближайшая железнодорожная станция – Усинск – находится на расстоянии 350 км, добраться до нее по суше можно только по зимней автомобильной дороге (зимнику). В летнее время от Нарьян-Мара до Усть-Цильмы курсируют скоростные пассажирские катера.

Город находится немногим севернее Полярного круга, приблизительно на той же широте, что и города Воркута, Верхоянск и Среднеколымск. С 14 по 29 декабря длится полярная ночь.

Климат Нарьян-Мара субарктический, с длительной зимой и коротким нежарким летом. Город находится в зоне вечной мерзлоты, однако вечномерзлых грунтов в черте города нет. Зима сравнительно мягкая для полярных широт вследствие влияния Баренцева моря, однако весна и осень длительные и холодные, а лето относительно теплое и короткое. Среднесуточная температура превышает 0°C только в мае, и снова переходит за ноль уже в начале октября. С 29 мая по 15 июля длится полярный день, с апреля по август наблюдаются белые ночи. Лето умеренно-теплое, средняя его температура всего 13°C.

На территории города располагаются органы государственной власти Ненецкого автономного округа, территориальные подразделения федеральных органов государственной власти, органы местного самоуправления муниципального образования, объекты здравоохранения, образования, культуры, спорта, объекты коммунальной инфраструктуры.

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

Город Нарьян-Мар, расположенный в заполярной тундре, характеризуется суровым климатом с коротким прохладным летом, продолжительной морозной зимой, сильными холодными ветрами, большим снегопереносом.

Зима длится семь месяцев и характеризуется устойчивой морозной погодой с частыми снегопадами и сильными метелями. Около двух месяцев наблюдается полярная ночь.

Самый холодный месяц – февраль со среднемесячной температурой –16,8°С. Ежегодно температура воздуха в январе опускается до –37°С. Абсолютный минимум температуры –51°С.

Летними месяцами считаются июль и август. Погода в этот период прохладная и пасмурная. В июле средняя температура +12,1°С. Ежегодно температура воздуха может подниматься до +27°С. Абсолютный максимум равен +33°С. Арктические вторжения холодного воздуха сопровождаются резким понижением температуры, иногда до отрицательных значений.

Период активной вегетации растений длится 55 дней. Сумма температур выше 10°-637°.

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

Безморозный период длится в среднем 145 дней: с первой половины июня до середины сентября, однако заморозки возможны в течение всего лета. Продолжительность периода устойчивых морозов 6 месяцев с конца октября до конца апреля.

Территория города относится к зоне избыточного увлажнения. Относительная влажность воздуха постоянно велика: 86-89% – зимой и 74-78% – весной, в начале лета. Около 200 дней в году в дневное время отмечается относительная влажность более 80%. В среднем за год выпадает 409мм осадков с максимум летом – в начале осени (268мм). Снежный покров держится с середины октября до конца мая и достигает высоты в марте 37см. Максимальная высота – 80см.

Ветровой режим характеризуется резкой сменой преобладающих ветров в течение года. Зимой преобладают южные и юго-западные ветры, летом – ветры северной четверти горизонта. В среднем за год господствующими являются юго-западные ветры. Открытое пространство тундры обусловливает большие скорости ветра, особенно зимой (5,0-5,4м/сек). Летом скорости уменьшаются до 4,4-4,8м/сек. Число дней с сильным ветром (более 15м/сек) равно 29 за год. Наиболее часто сильные ветры наблюдаются зимой и весной (по 3-4 дня в месяц).

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

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

Объем снегопереноса в среднем составляет 253 куб.м/пог.м. Вероятный максимальный объем снегопереноса может достигать 700 куб.м/пог.м. Основной снегоперенос происходит при юго-западных ветрах.

Туманы образуются в течение всего года, в среднем 49 дней.

Район г. Нарьян-Мара относится к северо-западной части Печорского артезианского бассейна. Большое влияние на гидрогеологические условия бассейна оказывает многолетняя мерзлота, граница распространения которой находится к югу от города, в 3-5км от русла р.Печоры. Непосредственно на территории города многолетняя мерзлота отсутствует, т.к. расположен в зоне сквозного талика р.Печоры.

Водоносный комплекс неоген-четвертичных аллювиальных отложений вскрывается на глубине 25-30м и более. Воды напорные. Статические уровни устанавливаются на глубине 1-2м от поверхности. Производительность скважины 0,3-1,0л/сек. Воды пресные, с минерализацией до 372 мг/л, гидрокарбонатно-натриевые.

Нижнемеловой водоносный комплекс развит повсеместно. Глубина залегания кровли – 25-50м. Воды напорные, установившиеся уровни отмечаются на глубинах 12-18м. Производительность скважин 0,4-2,5л/сек. До глубины 40-50м воды пресные, гидрокарбонатные, ниже – соленые с минерализацией 2,78-15,8г/л, хлоридные.

В настоящее время подземные воды четвертичного водоносного комплекса широко используются для целей водоснабжения, как посредством группового водозабора, так и одиночными скважинами. Согласно письму Комитета по комплексному использованию природных ресурсов и экологии Ненецкого автономного округа от 10.07.2000г. за №135-09 (см. Приложения), в черте города Нарьян-Мара и п.Искателей существуют групповые водозаборные участки («Озерный», «Захребетная Курья» и «Печорский береговой вал»).

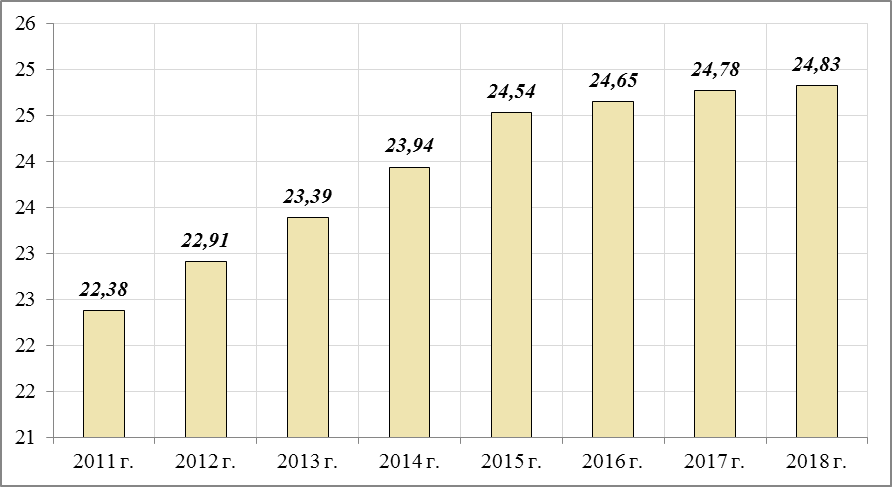
Следует отметить, что подземные воды подвержены поверхностному загрязнению, в связи с отсутствием в кровле водоупорных пород. Это подтверждается данными оценки гидрохимических условий, проведенной Тиманской геолого-поисковой экспедицией в районе существующей городской свалки.

В естественном состоянии подземные воды пресные с минерализацией 54-145мг/л, по химическому составу гидрокарбонатные натриевые, близкие по составу к подземным водам аллювиальных отложений. Содержание хлор-иона изменяется от 7 до 16мг/л. В настоящее время подземные воды хлоридные, кальциево-натриево-магниевые с минерализацией от 113 до 277мг/л (скв.1, 2, 5) и 2296-3994мг/л по скв.1а. Такой химический состав обусловлен проникновением в горизонт загрязненных вод из тела отходов.

При эксплуатации водоносных горизонтов необходима постановка режимных наблюдений за величиной отбора подземных вод и за качественным их составом, а также организация зон санитарной охраны.

*Демографическая ситуация*

Численность населения города на 1 января 2019 года составила 24,8 тыс. человек. Динамика изменения численности населения в период 2011-2018 гг. представлена на рисунке (Рисунок 1).



**Рисунок 1 Динамика изменения численности населения, человек**

Видно, что в течение последних лет численность населения растет. Так, численность в 2018 году увеличилась на 10,9% к уровню 2011 года.

Рост численности городского округа происходит за счет естественного и механического прироста населения. Ниже в таблице представлены показатели естественного и механического движения населения в период 2012-2018 гг.

**Таблица 1 Динамика естественного и механического движения населения**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **2012 г.** | **2013 г.** | **2014 г.** | **2015 г.** | **2016 г.** | **2017 г.** | **2018 г.** |
| Число родившихся, чел. | 330 | 355 | 366 | 439 | 465 | 376 | 360 |
| Число умерших, чел. | 189 | 191 | 176 | 183 | 173 | 188 | 189 |
| Коэффициент естественного прироста, промилле | 6,2 | 7,0 | 7,9 | 10,4 | 11,8 | 7,6 | 6,9 |
| Число прибывших, чел. | 1397 | 1466 | 1381 | 1303 | 1192 | 1263 | 1339 |
| Число выбывших, чел. | 1001 | 1152 | 1022 | 963 | 1365 | 1330 | 1458 |
| Коэффициент механического прироста (оттока), промилле | 17,3 | 13,4 | 15,0 | 13,9 | -7,0 | -2,7 | -4,8 |

Следует отметить, что на протяжении всего рассматриваемого периода число родившихся превышало число умерших. Максимальный коэффициент естественного прироста был зафиксирован в 2016 году (11,8 промилле), минимальный – 6,2 – в 2012 году. Кроме того, важно отметить, что коэффициент рождаемости в период 2012-2018 гг. увеличился на 6% и в 2018 году составил 14,5 промилле. Коэффициент смертности на протяжении периода снизился на 9,5% и в 2018 году составил 7,6 промилле.

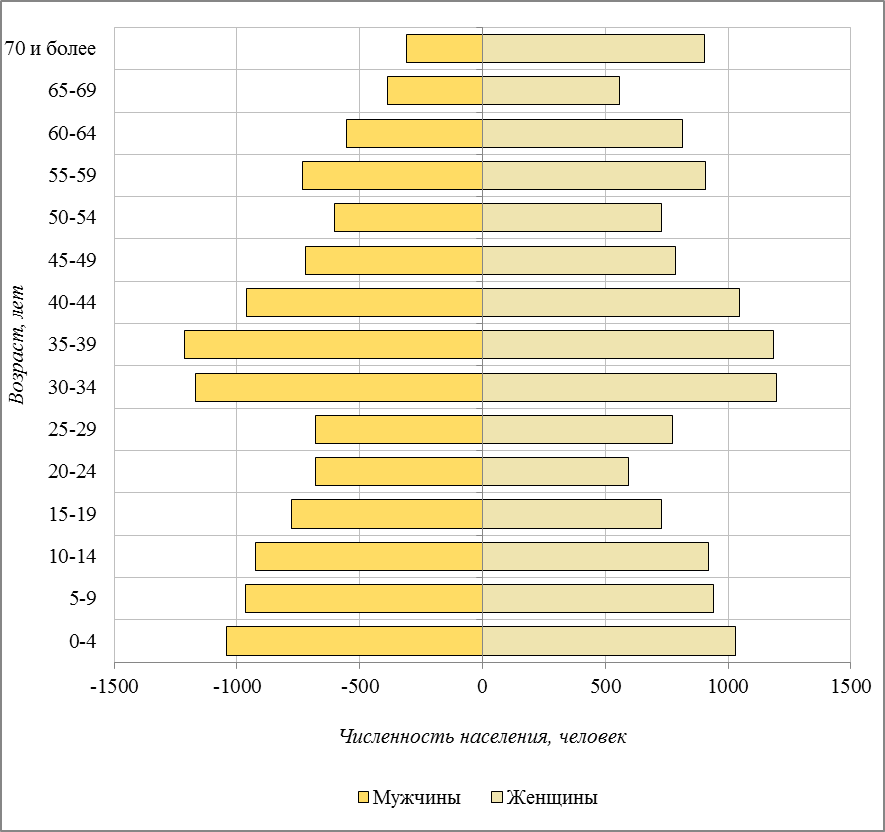
Миграция населения — это любое территориальное перемещение населения, связанное с пересечением границ городского округа с целью перемены постоянного места жительства или временного пребывания на территории независимо от того, под превалирующим воздействием каких факторов оно происходит.

Рассматривая миграционное движение населения, следует отметить, что в период 2012-2015 гг. наблюдался механический приток населения, в период 2016-2018 гг. – напротив, механический отток населения. Кроме того, важно отметить, что основу механической убыли составляет мужское население города (механическая убыль в 2018 году среди мужчин составила 98 человек, в тот же период этот показатель среди женщин составил 21 человек).

Возрастная структура механического движения населения характеризуется значительным преобладанием в структуре как прибывших, так и выбывших людей в трудоспособном возрасте (67% от показателя миграционного оттока и 65% от показателя миграционного притока составляют люди группы трудоспособного возраста).

Указанная выше структура миграции свидетельствует о том, что экономические причины миграции являются определяющими для городского округа. То есть существующая картина миграции опосредованно может говорить о начале депрессивных процессов в экономике городского округа.

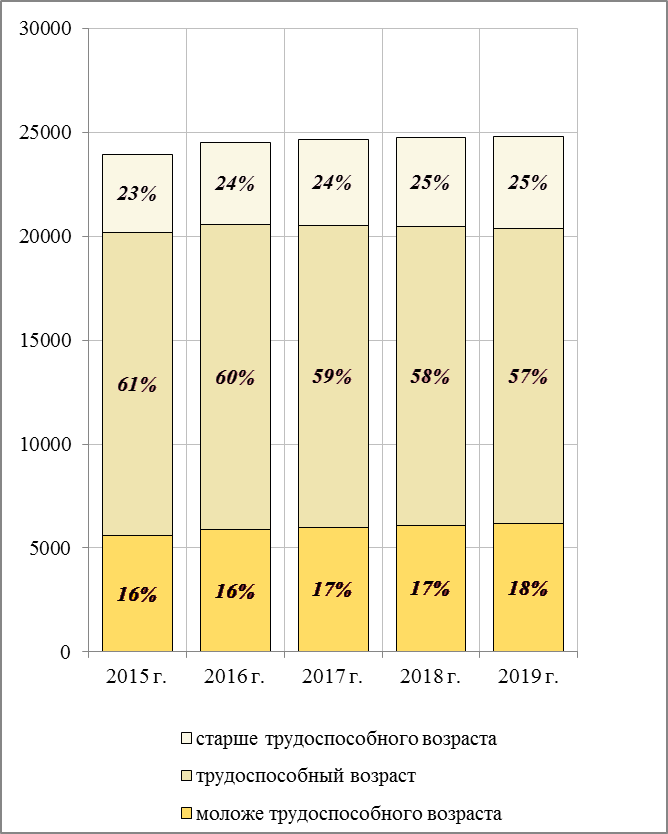
Для оценки демографической ситуации также важно охарактеризовать сложившуюся половозрастную структуру и ее динамику. На рисунке представлена половозрастная структура населения города на начало 2019 года (Рисунок 2).



**Рисунок 2 Половозрастная структура населения**

На начало 2019 года в структуре численности населения городского округа преобладают женщины (женщин на 1,4 тыс. человек больше чем мужчин). Низкая численность населения в группе с 15 до 30 лет объясняется необходимостью для молодежи уезжать из городского округа с целью получения высшего и актуального среднеспециального образования. Многие из уехавших для получения образования после окончания учебы не возвращаются в город.

Динамика возрастной структуры численности характеризуется постепенным повышением доли населения группы старше трудоспособного возраста и соответственно снижение доли населения в трудоспособном возрасте. Кроме того, наблюдается небольшой рост населения в возрасте моложе трудоспособного, что свидетельствует о положительных результатах государственной политики по повышению рождаемости, хотя стоит отметить, что в последние годы коэффициент рождаемости снижается (Рисунок 3).



**Рисунок 3 Возрастная структура численности на 1 января, чел.**

Согласно прогнозу социально-экономического развития городского округа, а также с учетом данных Управления федеральной службы государственной статистики по Архангельской области и Ненецкому автономному округу за 2018 г. показатели повышения пенсионного возраста с 01.01.2019 года, составят:

* в 2020 году - 24,986 тыс. человек;
* в 2021 году - 25,079 тыс. человек.
* в 2022 году - 25,168 тыс. человек.

Согласно утвержденной схеме территориального планирования Ненецкого автономного округа численность населения городского округа «Город «Нарьян-Мар» к 2040 году составит – 35,5 тыс. чел.

*Оценка транспортного спроса*

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

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

- объекты социальной сферы. Учебные - поездки учащихся в учебные заведения и обратно. Доля передвижений, в соответствии с этой целью, составляет 15-25%. Культурно-бытовые - поездки по различным личным и бытовым нуждам, являющиеся эпизодическими и зависящие от доходов, социального статуса, рода занятий, возраста и др.

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

Передвижение населения на территории муниципального образования имеет сложную комбинированную структуру. Сочетается, как пешеходные, так и транспортные передвижения, включающие в себя индивидуальный и общественный транспорт. Выбор способа передвижения, вида транспорта и степени их использования зависят от ряда факторов: социальные (социальный статус, семейное положение, принадлежность к референтной группе), личностные (возраст, этап жизненного цикла семьи, род занятий, экономическое положение, образ жизни, представление о себе), культурные (культура, субкультура, принадлежность к социальному классу), психологические (мотивация), состояние развития транспортной системы, качество транспортного обслуживания территории, уровень автомобилизации, расстояние передвижения и др.

## Анализ реализации генерального плана муниципального образования «Городской округ «Город Нарьян-Мар»

Генеральный план муниципального образования утверждён решением Совета депутатов муниципального образования «Городской округ «Город Нарьян-Мар» Ненецкого автономного округа №703 от 24.06.2014г.

В соответствии с решениями генерального плана было предусмотрено:

* поэтапный ремонт и благоустройство существующих дорог в Центральном районе и дорог в районах малоэтажной застройки, не имеющих твердого покрытия проезжей части, в том числе: в районах малоэтажной застройки - ямочный ремонт, подсыпка и грейдирование проезжих частей улиц (с учетом их технического состояния);

***первая очередь***

* строительство объездной автодороги;
* строительство магистральных улиц и улиц (дорог) местного значения;
* строительство мостового перехода через протоку в районе п. Старый аэропорт по дороге в район свалки и оз. Безымянного (съезд с ул. Авиаторов, на месте аварийного);
* строительство мостового перехода через протоку по ул. Пионерской (выезд на дорогу «Нарьян-Мар -Тельвиска»);
* строительство мостового перехода через северную протоку оз.Качгорт в створе объездной автодороги (Сталежелезобетонный мост. Габарит Г-9+2x1,5. Длина 137,26 м);
* строительство мостового перехода через протоку в створе объездной автодороги (железобетонный моста через протоку (ПК 9\*). Габарит Г-9+2x1,5. Длина 28,0 м);
* строительство мостового перехода через протоку (по трассе магистрали в новый южный район);
* реконструкция мостового перехода через протоку залива Лесозаводская Курья по ул. 60-летия Октября (по трассе дороги регионального значения);
* капитальный ремонт мостового перехода через оз. Качгорт (на федеральной трассе);
* благоустройство подъездов к пожарным водоемам;
* строительство автоцентра (АЗС, СТО, автомойка, автомагазин) - на примыкании объездной дороги к автодороге Нарьян-Мар – Усинск;
* строительство АГЗС;
* благоустройство посадочных площадок, строительство карманов на остановках;
* благоустройство конечных пунктов автобусов;

***расчетный срок***

* дальнейшее строительство магистральных улиц районного значения и улиц и дорог местного значения;
* строительство мостового перехода через протоку (от ул.Авиаторов по трассе магистрали в южный коммунально-складской район);
* строительство мостового перехода через залив Лесозаводская Курья (по трассе новой магистрали, со шлюзом регулятором);
* организация междугородного автобусного сообщения.

Запланированные в генеральном плане мероприятия на сегодняшний день не реализованы из-за отсутствия должного финансирования.

## Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта. Характеристика сети дорог муниципального образования «Городской округ "Город Нарьян-Мар», параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог

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

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

**Воздушный транспорт**

Важнейшую роль в транспортном обслуживании населения «Городской округ «Город Нарьян-Мар» играет авиационный транспорт. Он является единственным видом транспорта, осуществляющим круглогодичную связь с другими городами страны.

«Городской округ «Город Нарьян-Мар» связан со всеми населенными пунктами округа и практически со всеми регионами России. Аэропорт совместного базирования расположен в южной части города Нарьян-Мара в непосредственной близости от городской застройки.

Авиаотряд г.Нарьян-Мара обслуживает около 30 населенных пунктов на территории округа по местным воздушным линиям. Данный вид услуг предоставляется ОАО «Нарьян - Марский Объединенный авиаотряд». Собственный парк машин авиаотряда состоит из самолетов АН-2, вертолетов МИ-8Т и МИ-8 МТВ-1, МИ-8ТП и используется для местных авиаперевозок. [Аэропорт Нарьян-Мара](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9D%D0%B0%D1%80%D1%8C%D1%8F%D0%BD-%D0%9C%D0%B0%D1%80_%28%D0%B0%D1%8D%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%29) принимает самолеты [Ан-24](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%BD-24), [Ан-26](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%BD-26), [Ан-12](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%BD-12) [Ту-134](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D1%83-134), [Як-40](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AF%D0%BA-40), [Як-42](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AF%D0%BA-42), [Ил-18](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%98%D0%BB-18), [Boeing 737](http://ru.wikipedia.org/wiki/Boeing_737), [ATR 42](http://ru.wikipedia.org/wiki/ATR_42), вертолеты всех типов.

Пассажирское сообщение с другими городами осуществляется авиакомпаниями – «Нордавиа» и «Ю-тейр». Выполняются авиарейсы рейсы в [Москву](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%B2%D0%B0), [Санкт-Петербург](http://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), [Архангельск](http://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), [Киров](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B8%D1%80%D0%BE%D0%B2_%28%D0%9A%D0%B8%D1%80%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%8C%29), [Сыктывкар](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D1%8B%D0%BA%D1%82%D1%8B%D0%B2%D0%BA%D0%B0%D1%80). [Усинск](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A3%D1%81%D0%B8%D0%BD%D1%81%D0%BA). Аэродром относится к классу «В» и отвечает высоким современным требованиям. Искусственная взлетно-посадочная полоса 2560x40 м, количество мест стоянки воздушных судов – 35.

Взлетно-посадочная полоса предназначена для приема самолетов типа ИЛ-18, расположена поперек господствующего ветра по направлению запад-восток. Заход на посадку и взлет осуществляется с двух сторон ВПП.

Существующая застройка центрального района Нарьян-Мара расположена по оси ВПП. Дальний приводной радиомаяк аэродрома расположен в центральном районе на расстоянии 4 км от торца ВПП. Центр города перекрыт полосой воздушного подхода. Расположение взлетно-посадочной полосы аэропорта и навигационных устройств не обеспечивает безопасность полетов и проживание в городе, уровень транспортного шума превышает допустимый санитарными нормами.

**Водный транспорт**

Водный транспорт обеспечивает в период навигации северный завоз грузов по Северному морскому пути судами смешанного плавания “река-море” в Архангельск и по р.Печора с перевалкой на железнодорожной станции Усинск и станции Печора на Северной железной дороге. Основные виды водного транспорта - морской транспорт и речной транспорт.

Морской торговый порт Северного морского пути и речной порт Печорского речного пароходства расположены в центральном районе г.Нарьян-Мар на правом берегу протоки Городецкий Шар. Обслуживание морских и речных судов производится на общих участках. В порту производится перевалка с речных судов на морские суда.

Входные подходы к порту имеют протяженность 125,7 км и состоят из естественного фарватера, и из искусственных каналов с глубинами от 4,7 до 5,2 метра. Порт доступен для судов с осадкой до 3,9 м, длиной не более 114 м, шириной до 14 м. В порту имеется 4 причала общей длиной 384,55 метров, с глубинами у причальных стенок до 6,0 метра. Обработка судов в порту производится как у причалов, так и на рейде. Глубина в местах рейдовой обработки от 7 до 10 метров.

География морских связей широка: посредством Северного морского пути г.Нарьян-Мар связан не только с российскими портами – Архангельском и Мурманском, но и с западноевропейскими странами.

АО «Нарьян-Марский морской торговый порт» (далее АО «НММТП»), 100 % акций которого принадлежит РФ, внесен в реестр морских портов России.

АО «НММТП» является замерзающим неарктическим северным портом. Средняя продолжительность навигации 3 месяца с середины июля до середины октября. При использовании ледокольного сопровождения морская навигация может продлиться до середины ноября.

По водным артериям г.Нарьян-Мар имеет связь с крупным морским портом Архангельск. Морским транспортом осуществляется доставка грузов в Нарьян-Мар и в прибрежные населенные пункты НАО, не имеющие автодорожного сообщения.

Организация и проведение навигации, обеспечение “северного завоза” основных грузов, осуществляется судами смешанного плавания «река - море».

В порту осуществляется хранение, обработка и перевалка грузов. Порт имеет благоприятные условия для хранения грузов и выполнения погрузо-разгрузочных работ. Имеется склад для размещения грузов закрытого хранения и тарно-штучных грузов.

Пропускная способность грузовых терминалов порта 500 тыс. тонн в год. Порт перерабатывает грузы строительных и торговых организаций, обслуживает клиентуру нефтяников, газовиков, геологов, дорожников.

Основные грузы, поступающие в порт: круглый лес, пиломатериалы, кирпич, железобетон, навалочные грузы, контейнеры, отправляются – контейнеры, уголь и др.

Пассажирские перевозки АО «НММТП» не обслуживает.

Гарантированное судоходство с населенными пунктами Округа и Республики Коми осуществляется по р. Печора до Вуктыла в республике Коми на протяжении 1013 км, по притоку р.Уса до базового города нефтяников и железнодорожной тупиковой станции Усинск, по притоку Ижма и др.

Грузы в населенные пункты округа завозятся по р.Печоре и по малым рекам. По реке Печоре осуществляется связь г.Нарьян-Мар с железнодорожным узлом г.Печора на Северной железной дороге. Расстояние до г. Архангельска водным путем 1200 км, до ст.Усинск 414 км, до ст. Печора 700 км.

Пассажирские пригородные перевозки речным транспортом осуществляются ко всем населенным пунктам, расположенным на р. Большая Печора и ее притоках по маршрутам на Тельвиска, Лабожское, Нельмин Нос, Макарово, Каменка и др.

На сегодняшний день количество зарегистрированных маломерных судов по г.Нарьян-Мар составляет порядка 1700 ед.

Вдоль побережья в естественных заливах организованы временные места хранения личных лодок.

**Автомобильный транспорт**

Наземные пути сообщения в районе городского округа практически отсутствуют.

По территории «Городской округа «Город Нарьян-Мар» проходят следующие дороги общего пользования:

- федерального значения:

- А-381 автомобильная дорога общего пользования "Подъездная дорога от г. Нарьян–Мара к аэропорту Нарьян–Мара", III категории, протяженность 4,0 км;

- регионального значения (в соответствии с Постановлением Администрации Ненецкого автономного округа № 475-П-п от 8 декабря 2014г, с изменениями от 31.01.2019г. №13-П):

- искусственное дорожное сооружение (зимник) г.Нарьян-Мар – с.Тельвиска с ледовой переправой через протоку Казенная Виска, протяженность 5,860км;

- автомобильная дорога г.Нарьян-Мар – с.Тельвиска, участок г.Нарьян-Мар – съезд к комбинату «Солнышко», протяженность 0,340км;

- автомобильная дорога "город Нарьян-Мар - п. Искателей", III категория, протяженность в границах проектирования 7,162 км;

- дорога по ул. Выуческого, протяженность 1,091 км;

- дорога по ул.Ленина (участок от пересечения ул.Рыбников до пересечения ул.Выуческого (площадь Ленина), протяженность 1,443 км;

- автомобильная дорога по ул.Октябрьская, протяженность 0,906км;

- автомобильная дорога по ул.Первомайская, протяженность 1,063км;

- автомобильная дорога по ул. Хатанзейского, протяженность 0,856 км;

В границах проектирования расположено три автодорожных моста:

- на автомобильной дороге общего пользования федерального значения "Подъездная дорога от г.Нарьян–Мара к аэропорту Нарьян–Мара" через оз.Качгорт;

- на автомобильной дороге общего пользования регионального значения "город Нарьян-Мар - п.Искателей" через протоку Лесозаводская Курья;

- на автомобильной дороге общего пользования местного значения от ул. Ленина по ул. Авиаторов до городского кладбища "Безымянное" низководный мост через р.Городецкая протока.

В зимнее время (ориентировочно с декабря по апрель) функционирует зимняя автодорога Нарьян-Мар – Усинск. Эта дорога связывает практически все населенные пункты округа, расположенные к востоку от Нарьян-Мара, геологические партии, буровые. Автозимник примыкает к автомобильной дороге «Нарьян-Мар - Усинск» на 75 км участка «Нарьян-Мар – Лая–Вож». Со стороны Коми автозимник примыкает к участку дороги «пос. Харьягинский – граница округа».

Автомобильная дорога Нарьян-Мар – Красное, обеспечивает связь г.Нарьян-Мара с центром Приморского-Куйского сельсовета, расположенного в 42 км от центра округа. По дороге осуществляются перевозки сельскохозяйственной продукции в г.Нарьян-Мар.

Остальные дороги отнесены к дорогам общего пользования муниципальной собственности (улично-дорожная сеть городского округа) и к собственности ведомств.

**Улично-дорожная сеть муниципального образования «Городской округ "Город Нарьян-Мар»**

На формирование улично-дорожной сети г. Нарьян-Мар повлияли следующие факторы:

- сложившаяся транспортная сеть города;

- гидрографическая сеть города и сложные инженерно-строительные условия;

- гидрографическая сеть города представлена одной из проток дельты р.Печора – Городецкий Шар, р.Бол.Печора, многочисленными ручьями, озерами. Наиболее крупные из которых – залив Городецкая Курья, оз.Качгорт, оз.Комсомольское, залив Лесозаводская Курья, залив Захребетный;

- положение города на Крайнем Севере, в Заполярье. Город относится к северной строительно-климатической зоне;

- исторически сложившаяся расчлененность города на территории.

Городской округ «Город Нарьян-Мар» состоит из центрального района города и территорий, вытянутых вдоль берега р. Большая Печора, которые отделены друг от друга естественными водными преградами.

Основные структурные оси города ул. Ленина и ее продолжение ул. 60 летия Октября и ул. Юбилейная пересекают территорию города с юго-запада на северо-восток, соединяя с центром города и между собой все территории. Ул. 60 летия Октября и ул. Юбилейная являются участками автомобильной дороги общего пользования регионального значения "г. Нарьян-Мар – п. Искателей".

Подъезд к аэропорту осуществляется по ул. 60-летия Октября и ул. Рабочей.

Подъезд к морскому порту осуществляется от ул. Ленина по ул. Первомайской, ул. Сапрыгина.

По ул. Авиаторов и ул. Российской осуществляется выезд из города в южном направлении на воинскую часть и в район оз. Безымянное.

Центральная площадь города – пл. Ленина – расположена на ул. Ленина на участке между ул. Выучейского и ул. Смидовича на расстоянии 0,9 км от поворота мостовой переход через оз.Качгорт на трассу федерального значения.

В Центральном районе г.Нарьян-Мар утверждена следующая схема движения транспорта:

- по магистральным улицам: Первомайская, Хатанзейского, Выучейского осуществляется по кольцу с односторонним движением;

- запрещено движение автобусов по центральной площади города - пл. Ленина;

- линии автобуса проходят, минуя пл. Ленина, по ул. Пионерской, ул. Октябрьской ул. Ленина.

Благоустроены все магистральные улицы центрального района города Нарьян-Мар и ряд улиц в зоне многоэтажной застройки.

**Районы Малый Качгорт и Сахалин** расположены между оз. Качгорт и заливом Лесозаводская курья.

Ул. 60 лет Октября – магистральная дорога пересекает данные территории и ведет в центральный район города.

**Мирный, Старая Бондарка, Новая Бондарка, Новый и Захребетный районы** расположены на полуострове между р.Большая Печора и заливом Лесозаводская курья.

Ул. Юбилейная, продолжение ул.60 лет Октября, пересекает территории и ведет в восточном направлении в п.Искателей.

Ул. Заводская пересекает ул.Юбилейную и ведет в п.Мирный.

Общая протяженность магистральных улиц и дорог составляет 27,0 км. Плотность магистральной сети в пределах застроенной части - 2,2 км/кв.км.

Основные проблемы в части магистральной улично-дорожной сети:

- отсутствие дублирующих магистралей;

- пропуск грузопотоков к порту осуществляется по ул.Первомайской и ул.Сапрыгина вдоль жилой застройки. Морской и речной порты и склады порта расположены в Центральном районе.

- показатель обеспеченности дорогами ниже нормативного, особенно если учесть недостаточную ширину проезжих частей, северные условия и большое количество автомобилей на квадратный километр территории. Однако вариантов перераспределения транспортных потоков особенно в центральном районе Нарьян-Мар очень ограничено;

- сложившаяся сеть улиц, в основном, отвечает требованиям организации движения транспорта и пешеходов, однако ширина проезжих частей магистралей и мостовых переходов (8,0 - 10,0 м), и их техническое состояние ниже нормативных и не отвечает существующим и тем более перспективным размерам транспортных потоков;

- благоустройство магистральной сети города не соответствует высокому уровню автомобилизации.

Городской транспорт занимает особое место в городской инфраструктуре, обеспечивая жизнедеятельность экономики города и социально-экономические потребности населения.

Основной вид городского массового пассажирского транспорта – автобус. Обслуживание городских маршрутов осуществляет МУП «Нарьян-Марское АТП». Автотранспортное предприятие расположено в северной части города, (ул.Юбилейная,22), площадь участка – 2,6 га. На территории АТП имеются крытые стоянки и ремонтные мастерские.

Автобусные маршруты связывают между собой все районы города и проходят в Центральном районе по следующим улицам:

- ул.Ленина, ул.Первомайской, ул.Хатанзейская, ул.Выучейского, ул.Октябрьской минуя центральную площадь по ул.Октябрьской и далее по ул.60-летия Октября и ул.Рабочей в аэропорт, по ул.Юбилейной в районы Бондарка, п.Искателей.

На территории города функционируют следующие автобусные маршруты:

- № 2 - Морской порт - ул.Ленина;

- № 4 - Морской порт - Аэропорт;

- № 4а - ул.Ленина - Аэропорт;

- № 6 - п.Старый аэропорт - ул.Ленина;

- № 7 - Морской порт - оз.Безымянное;

- № 8 - ул.Мира - Морской порт;

- № 411 - Морской порт - п.Искателей;

- № 413 - ул.Ленина - п.Искателей.

Протяженность линий городского транспорта по оси улиц составляет 17,2 км.

Плотность автобусной сети в застроенной части – 1,84 км/кв.км, что соответствует нормативному уровню плотности (п.11.14 СП 42.13330.2011).

В Центральном районе города плотность автобусной сети составляет 2 км/кв.км.



Рисунок 4. Фотография г.Нарьян-Мар



Рисунок 5. Фотография г.Нарьян-Мар



Рисунок 6. Фотография г.Нарьян-Мар

Основными недостатками улично-дорожной сети в муниципальном образовании являются:

* отсутствует четкая дифференциация улично-дорожной сети по категориям;
* улично-дорожная сеть требует проведения работ по созданию сети поверхностного водоотвода и устройству тротуаров.

На сегодняшний день на территории Ненецкого автономного округа зарегистрировано порядка 16,85 тыс. автомобилей. Из них на территории муниципального образования "Городской округ "Город Нарьян-Мар" 11,4 тыс. автомобилей. В личном пользовании (личный автотранспорт) находится порядка 8 тыс. единиц. Таким образом, уровень обеспеченности населения личным транспортом на сегодняшний день составляет порядка 320 автомобилей на 1000 жителей.

Хранение личного транспорта жителей многоквартирной жилой застройки осуществляется как в гаражах личного транспорта, так и на стоянках (открытого и закрытого типа). Жителями индивидуальной жилой застройки хранение личного транспорт осуществляется на территории личных участков.

В границах муниципального образования "Городской округ "Город Нарьян-Мар" размещено порядка 3734 машино-мест в гаражах личного транспорта, 1116 машино-мест на стоянках личного транспорта. Данного количества мест на сегодняшний день недостаточно для размещения существующего количества личного транспорта.

Обслуживание личного транспорта на территории муниципального образования "Городской округ "Город Нарьян-Мар" осуществляется на станциях технического обслуживания. В границах проектирования расположено 25 станций (ориентировочной общей мощностью 31 пост). Данное количество станций способно обслуживать порядка 6,2 тысяч автомобилей. Таким образом, данного количества станций технического обслуживания недостаточно для обслуживания личного транспорта населения.

Для заправки транспорта топливом в границах муниципального образования расположены 3 автозаправочные станции (из них, одна строящаяся) общей мощностью 8 топливораздаточных колонок. Данное количество колонок на автозаправочных станциях способно обслуживать порядка 9,6 тысячи автомобилей (1 колонка на 1200 автомобилей). Для обслуживания существующего количества транспорта данной мощности АЗС недостаточно и требуется дополнительное размещение новых объектов.

Исследования интенсивности дорожного движения в муниципальном образовании не проводились.

## Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в муниципальном образовании «Городской округ «Город Нарьян-Мар», обеспеченность парковками. Анализ уровня безопасности дорожного движения

Уровень автомобилизации в муниципальном образовании «Городской округ «Город Нарьян-Мар» на 2020 год составил 470 автомобилей на 1000 жителей, уровень обеспеченности населения личным транспортом – 320 автомобилей на 1000 жителей.

В границах муниципального образования размещено порядка 3734 машино-места в гаражах личного транспорта, 1116 машино-мест на стоянках личного транспорта. Данного количества мест на сегодняшний день недостаточно для размещения существующего количества личного транспорта.

Проектирование и обустройство парковочных мест на перспективу предусмотрено решить путем расширения существующих зон гаражных кооперативов и размещение новых гаражей индивидуального транспорта.

В настоящее время на территории муниципального образования отсутствуют места концентрации ДТП.

## Характеристика работы транспортных средств общего пользования

Городской транспорт занимает особое место в городской инфраструктуре, обеспечивая жизнедеятельность экономики города и социально-экономические потребности населения.

Основной вид городского массового пассажирского транспорта – автобус. Обслуживание городских маршрутов осуществляет МУП «Нарьян-Марское АТП». Автотранспортное предприятие расположено в северной части города, (ул.Юбилейная,22), площадь участка – 2,6га. На территории АТП имеются крытые стоянки и ремонтные мастерские.

Автобусные маршруты связывают между собой все районы города и проходят в Центральном районе по следующим улицам:

- ул.Ленина, ул.Первомайской, ул.Хатанзейская, ул.Выучейского, ул. Октябрьской минуя центральную площадь по ул. Октябрьской и далее по ул.60-летия Октября и ул.Рабочей в аэропорт, по ул.Юбилейной в районы Бондарка, п.Искателей.

На территории города функционируют следующие автобусные маршруты:

- № 2 - Морской порт - ул. Ленина;

- № 4 - Морской порт - Аэропорт;

- № 4а - ул. Ленина - Аэропорт;

- № 6 - п. Старый аэропорт - ул. Ленина;

- № 7 - Морской порт - оз. Безымянное;

- № 8 - ул. Мира - Морской порт;

- № 411 - Морской порт - п. Искателей;

- № 413 - ул. Ленина - п. Искателей.

Протяженность линий городского транспорта по оси улиц составляет 17,2км.

Плотность автобусной сети в застроенной части – 1,84 км/кв.км, что соответствует нормативному уровню плотности (п.11.14 СП 42.13330.2011).

В Центральном районе города плотность автобусной сети составляет 2 км/кв.км.

## Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

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

Для движения пешеходов в городе устроены тротуары по основным пешеходным маршрутам и вдоль магистралей.



Рисунок 7 Фотография тротуара в г.Нарьян-Мар



Рисунок 8 Фотография тротуара в г.Нарьян-Мар

Велосипедное движение осуществляется как по тротуарам, так и по проезжим частям улиц. Выделенные велосипедные дорожки в городе отсутствуют.

По итогам анализа программой предлагается:

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

- при объектах массового посещения необходимо предусмотреть размещение велопарковок.

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

Необходимо отметить, что грузовые транспортные средства занимают основную долю в общих автомобильных перевозках в муниципальном образовании. Грузовое сообщение налажено между г.Нарьян-Мар, п.Искателей и п.Красное. Пропуск грузопотоков к морскому порту осуществляется по ул. Первомайской и ул. Сапрыгина вдоль жилой застройки, склады порта расположены в Центральном районе – таким образом движение грузового транспорта осуществляется по территории Центрального района города, вдоль жилой застройки.

Содержание и обслуживание дорог общего пользования осуществляет ГУП НАО «Нарьян-Мардорремстрой». В составе парка автомобилей компании сосредоточены машины для различных видов работ – для земляных работ, подъемно-транспортные, дорожно-строительные, машины для благоустройства территорий, грузовой и легковой автотранспорт.

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

Данные о фоновых концентрациях загрязняющих веществ в атмосферном воздухе муниципального образования отсутствуют.

## Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры муниципального образования «Городской округ «Город Нарьян-Мар» Ненецкого автономного округа

Водный транспорт обеспечивает в период навигации северный завоз грузов по Северному морскому пути судами смешанного плавания “река-море” в Архангельск и по р.Печора с перевалкой на станции Усинск и станции Печора на Северной железной дороге. Основные виды водного транспорта - морской транспорт и речной транспорт.

Морской торговый порт Северного морского пути и речной порт Печорского речного пароходства расположены в центральном районе г.Нарьян-Мар на одной территории на правом берегу протоки Городецкий Шар. Обслуживание морских и речных судов производится на общих участках. В порту производится перевалка с речных судов на морские суда.

Решениями генерального плана предусматривается резервирование территорий для размещения баз хранения маломерных судов на оз.Качгорт, на заливе Городецкая Курья, оз.Комсомольское. Ориентировочная количество мест хранения маломерных судов - 800ед.

Важнейшую роль в транспортном обслуживании населения «Городской округ «Город Нарьян-Мар» играет авиационный транспорт. Он является единственным видом транспорта, осуществляющим круглогодичную связь с «Большой землей».

«Городской округ «Город Нарьян-Мар» связан со всеми населенными пунктами округа и практически со всеми регионами России. Аэропорт совместного базирования расположен в южной части города Нарьян-Мара в непосредственной близости от городской застройки.

Существующая застройка центрального района Нарьян-Мара расположена по оси ВПП. Дальний приводной радиомаяк аэродрома расположен в центральном районе на расстоянии 4км от торца ВПП. Центр города перекрыт полосой воздушного подхода. Расположение взлетно-посадочной полосы аэропорта и навигационных устройств не обеспечивает безопасность полетов и проживание в городе, уровень транспортного шума превышает допустимый санитарными нормами.

Основная проблема организации воздушного сообщения – невозможность обеспечения безопасности города при использовании существующей взлетно-посадочной полосы.

Решениями генерального плана предусматривается проведение реконструкции аэропорта г.Нарьян-Мар.

Наземные пути сообщения в районе городского округа практически отсутствуют. В зимнее время (ориентировочно с декабря по апрель) функционирует зимняя автодорога Нарьян-Мар – Усинск. Эта дорога связывает практически все населенные пункты округа, расположенные к востоку от Нарьян-Мара, геологические партии, буровые. Автозимник примыкает к автомобильной дороге «Нарьян-Мар - Усинск» на 75 км участка «Нарьян-Мар – Лая–Вож». Со стороны Коми автозимник примыкает к участку дороги «п.Харьягинский – граница округа».

Транспортная система предназначена для удовлетворения потребностей населения и предприятий в передвижениях и перевозке грузов. Намечаемые мероприятия по строительству сети автодорог округа направлены на решение основных транспортных проблем, повышение качества обслуживания и улучшение уровня жизни населения.

В соответствии с Правительственной программой “Дороги XXI века” ближайшая широтная автодорога федерального значения пройдет вдоль Северной железной дороги по направлению Салехард – Харп – Ухта – Сыктывкар – Киров. Для подъезда к этой дороге, от г.Нарьян-Мара начато строительство автодороги Нарьян-Мар – Усинск – Печора.

Реконструкция существующих мостовых переходов на месте аварийных или имеющих неудовлетворительное состояние на дорогах федерального и регионального значения; в том числе:

- капитальный ремонт мостового перехода через южную протоку оз.Качгорт на федеральной дороге «автомобильный подъезд от аэропорта Нарьян-Мар до г. Нарьян-Мар» со шлюзами регуляторами;

- реконструкция мостового перехода через протоку залива Лесозаводская Курья по ул. 60-летия Октября по трассе дороги регионального значения, устройство шлюзов - регуляторов.

- поэтапное строительство дороги Нарьян-Мар – Усинск. Строительство дороги сдерживается ограниченностью средств, выделяемых из федерального дорожного фонда.

Инженерно-транспортная инфраструктура города, включающая в себя дорожное хозяйство с инженерными сооружениями (мосты, дамбы) – важнейшая составляющая города, комплекс, обеспечивающий жизнедеятельность, развитие и нормальное функционирование.

Городской округ «Город Нарьян-Мар» и близлежащие и горнодобывающие предприятия НАО образуют промышленный, транспортный и административно-культурный центр Ненецкого АО.

На формирование улично-дорожной сети г.Нарьян-Мара повлияли следующие факторы:

- сложившаяся транспортная сеть города;

- гидрографическая сеть города и сложные инженерно-строительные условия;

Гидрографическая сеть города представлена одной из проток дельты р.Печора – Городецкий Шар, р.Бол.Печора, многочисленными ручьями, озерами. Наиболее крупные из которых – залив Городецкая Курья, оз.Качгорт, оз.Комсомольское, залив Лесозаводская Курья, залив Захребетный;

- положение города на Крайнем Севере, в Заполярье. Город относится к северной строительно-климатической зоне;

- исторически сложившаяся расчлененность города на поселки.

Городской округ «Город Нарьян-Мар» состоит из центрального района города и поселков, вытянутых вдоль берега р. Большая Печора, которые отделены друг от друга естественными водными преградами.

Расстояние от Центрального (основного) района города до границы округа с пос.Искателей – 6,5 км.

Основные структурные оси города ул. Ленина и ее продолжение ул.60-летия Октября и ул.Юбилейная пересекают территорию города с юго-запада на северо-восток, соединяя с центром города и между собой все поселки. Ул.60-летия Октября и ул. Юбилейная являются участками дороги регионального значения Нарьян-Мар – п.Искателей.

Для решения основных планировочных и градостроительных задач, увеличения пропускной способности улиц, генпланом намечается:

- организация дублеров магистральной сети между районами города в связи с недостаточной шириной существующих проезжих частей.

- реконструкция и благоустройство существующей магистральной сети;

- формирование транспортных связей районов новой застройки с существующей магистральной сетью города.

Строительство объездной дороги вызвано необходимостью разгрузки уличной автодорожной сети от транзитного грузового транспорта и организации дороги, дублирующей единственное основное магистральное направление, соединяющее все районы города между собой и с выездом на дорогу Нарьян-Мар - Усинск.

В соответствии с проектом ООО «Севтранспроект» намечается поэтапное строительство объездной дороги общим протяжением 6,565 км.

1 Протяженность участка строительства 1-го пускового комплекса (ПК0+16 - ПК16+31) от пересечения осей ул.Полярная и ул.Первомайская до ул.60-летия Октября составляет 1,615 км.

2. Протяженность участка строительства 2-го пускового комплекса от ул. 60-летия Октября до пересечения с автодорогой Нарьян-Мар - Усинск составляет 4,42 км.

- первый участок от ул.60-летия Октября до ул.Рабочей (выход на аэропорт) с ПК16+31 по ПК 27+33, длина участка - 1,1 км;

- второй участок от ПК5\*+71 по ПК38\*+87, длина участка основного широтного объезда - 3,32 км.

3. Протяженность участка строительства 3-го пускового комплекса до ул.Рабочей (от ПК0+00 до ПК5\*+71) составляет 0,53 км.

В первый этап проектом намечается строительство участка дороги от ул.Первомайской до ул.60-летия Октября протяжением 1,615 км с северным мостовым переходом через протоку оз.Качгорт. В результате строительства объезда центр города будет разгружен от грузового движения.

Второй этап строительства объездной дороги намечается от ул.60-летия Октября до выезда на ул. Рабочую общим протяжением 1,63 км (1,1км + 0,53км).

Завершение строительства широтного участка объездной дороги до выезда из города протяжением 3,32 км позволит разгрузить ул.60-летия Октября, ул. Юбилейную от транзитного и грузового автотранспорта.

Искусственные дорожные сооружения на трассе объездной автодороги.

Первая очередь строительства:

- строительство сталежелезобетонного моста через северную протоку оз.Качгорт в створе объездной автодороги, соединяющей Центральный район с новым районом Качгорт. Габарит Г-9+2x1,5. Длина моста 137,26 м.

- кольцевая развязка на примыкании участка дороги, ведущей от ул. 60-летия Октября до ПК 27+33 к основному участку широтного объезда.

- строительство железобетонного моста через протоку (ПК 9\*). Габарит Г-9+2x1,5. Длина моста 28,0 м.

В проекте предложено спрямление участка объездной дороги для организации поточного выезда на аэропорт, на ул.Рабочая и в район первоочередного строительства Малый Качгорт.

## Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Городской округ «Город Нарьян-Мар»

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

1. Федеральный закон от 29.12.2004 № 191-ФЗ «О введении в действие Градостроительного кодекса Российской Федерации»;
2. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
3. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
4. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
5. Постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 25.09.2007 № 74 Санитарные правила СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов»;
6. Схема территориального планирования Ненецкого автономного округа;
7. Стратегия социально-экономического развития Ненецкого автономного округа до 2030г.;
8. Генеральный план муниципального образования «Городской округ "Город Нарьян-Мар».

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

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

В соответствии с Федеральным законом «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации» №131-ФЗ от 6 октября 2003 года (в ред. от 15.02.2017 г.), а также п. 8 статьи 8 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.), разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

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

## Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

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

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

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

В соответствии с бюджетом муниципального образования «Городской округ «Город Нарьян-Мар» на 2020г. расходы на транспорт (повышение уровня жизнеобеспечения и безопасности жизнедеятельности населения муниципального образования, обеспечение безопасности эксплуатации автомобильных дорог местного значения и доступности общественных транспортных услуг, а также обеспечение доступности автомобильного транспорта общего пользования для населения муниципального образования) – 50 853,7 тыс.руб.; расходы на дорожное хозяйство (обеспечение безопасности эксплуатации автомобильных дорог местного значения и доступности общественных транспортных услуг, обеспечение содержание автомобильных дорог местного значения, содержание объектов дорожного хозяйства, обеспечение условий для приведения улично-дорожной сети и транспортной инфраструктуры города в соответствии со стандартами качества и требованиями безопасной эксплуатации) – 128 284,9 тыс.руб.

На 2021г. расходы на транспорт (повышение уровня жизнеобеспечения и безопасности жизнедеятельности населения муниципального образования, обеспечение безопасности эксплуатации автомобильных дорог местного значения и доступности общественных транспортных услуг, а также обеспечение доступности автомобильного транспорта общего пользования для населения муниципального образования) – 53 549,7 тыс.руб.; расходы на дорожное хозяйство (обеспечение безопасности эксплуатации автомобильных дорог местного значения и доступности общественных транспортных услуг, обеспечение содержание автомобильных дорог местного значения, содержание объектов дорожного хозяйства, обеспечение условий для приведения улично-дорожной сети и транспортной инфраструктуры города в соответствии со стандартами качества и требованиями безопасной эксплуатации) – 63 172,4 тыс.руб.

На 2022г. расходы на транспорт (повышение уровня жизнеобеспечения и безопасности жизнедеятельности населения муниципального образования, обеспечение безопасности эксплуатации автомобильных дорог местного значения и доступности общественных транспортных услуг, а также обеспечение доступности автомобильного транспорта общего пользования для населения муниципального образования) – 54 106,0 тыс.руб.; расходы на дорожное хозяйство (обеспечение безопасности эксплуатации автомобильных дорог местного значения и доступности общественных транспортных услуг, обеспечение содержание автомобильных дорог местного значения, содержание объектов дорожного хозяйства, обеспечение условий для приведения улично-дорожной сети и транспортной инфраструктуры города в соответствии со стандартами качества и требованиями безопасной эксплуатации) – 58 334,7 тыс.руб.

# Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории муниципального образования «Городской округ «Город Нарьян-Мар»

## Прогноз социально-экономического и градостроительного развития муниципального образования «Городской округ «Город Нарьян-Мар»

Генеральный план муниципального образования «Городской округ «город Нарьян-Мар» является основным документом, определяющим долгосрочную стратегию его градостроительного развития и условия формирования среды жизнедеятельности.

В результате анализа современного использования территории населенного пункта, социально-демографических условий, производственного и транспортного потенциала, материалов утверждённой документации по планировке территории, а также сведений о территориях, для которых документация по планировке территории находится в стадии разработки, материалов инженерных изысканий, учитывая основные направления развития городского округа, выявлены основные факторы, которые учитывались в данной работе:

* сложившаяся планировочная структура;
* существующие транспортные связи;
* транспортное и инженерное обеспечение городского округа.

Пространственное решение определялось следующими положениями:

* упорядочение планировочной структуры селитебной территории;
* размещение объектов общественно-делового центра;
* формирование улично-дорожной сети;
* размещение объектов инженерной и транспортной инфраструктур;
* благоустройство территорий населенного пункта, формирование мест отдыха с учетом природного каркаса территории;
* обеспечение экологической безопасности и защита территории от чрезвычайных ситуаций.

Генеральным планом предложено поэтапное пространственное развитие населённого пункта с учётом расчётной численности населения. Предложенное проектное решение города в своей основе сохраняет сложившуюся планировочную структуру. Предлагается ее упорядочение путем формирования границ жилых кварталов, наполнения общественного центра новыми объектами, и структуризации улично-дорожной сети, что обеспечит последовательное создание целостного жилого образования и формирование комплексной системы культурно-бытового обслуживания и инженерной инфраструктуры. Новые транспортные связи позволят создать наиболее рациональную планировочную структуру, которая обеспечит удобную связь между различными функциональными зонами города: жилыми, общественными, рекреационными и т. д. Внешние транспортные связи предлагается сохранить.

В основу проектных решений генерального плана положены следующие принципы:

* четкое функциональное зонирование;
* формирование центров города как развитых линейно-узловых структур, сочетающих жилую и общественную застройку;
* учет природного ландшафта в планировочном развитии города;
* обеспечение баланса между урбанизированной и природной средой.

Даны предложения:

* по изменению границы населённого пункта;
* по изменению границ функциональных зон на территории города с размещением новых жилых селитебных зон (как многоэтажной застройки, так и малоэтажной усадебной застройки), промышленных зон, развитию транспортной инфраструктуры и других стратегических вопросов развития города;
* по приведению генерального плана города в соответствие с требованиями градостроительного законодательства, с учётом произошедших изменений в законодательстве.

Предложения генерального плана также касаются изменения границы муниципального образования с целью включения всего комплекса аэропорта в территорию городского округа, что повлечет за собой необходимость изменения границы Заполярного района, а также предложения по организации границы населенного пункта г. Нарьян-Мар.

В результате комплексного анализа территории было выполнено функциональное зонирование города. Принципиально функциональное зонирование представляет собой версию утвержденного генерального плана, выполненную с учетом требований приказа Минэкономразвития России от 09.01.2018 № 10 «Об утверждении требований к описанию и отображению в документах территориального планирования объектов федерального значения, объектов регионального значения, объектов местного значения». Проведен анализ земельных участков с целью обеспечения прав и законных интересов физических и юридических лиц, а также проектов планировок и межевания.

Функциональное зонирование территорий города направлено на определение территорий для размещения всех необходимых городских систем и объектов для создания комфортной среды, и достижения оптимального баланса функциональных зон по отношению друг к другу. Задачей функционального зонирования территории города является обеспечение гармоничного развития существующих и строительство новых объектов капитального строительства федерального, регионального и местного значения, а также преобразование эксплуатируемых и освоение новых площадок производственного назначения, с учетом интересов юридических и физических лиц, исходя из социальных, экономических, экологических и иных факторов для обеспечения устойчивого развития территории, т.е. обеспечения градостроительными средствами роста качества жизни населения, привлечения инвестиций в развитие инженерной, транспортной и социальной инфраструктур.

Проектом предлагается увеличение и изменение конфигурации жилых территорий. На конец расчетного срока жилые территории должны составить 388,5га. Распределение жилых территорий по виду застройки выглядит следующим образом:

* застройка индивидуальными жилыми домами – 241,5га (62% от общей площади жилых территорий);
* застройка малоэтажными жилыми домами (до 4 этажей, включая мансардный) – 85,3га (22% от общей площади жилых территорий);
* застройка среднеэтажными жилыми домами (от 5 до 8 этажей, включая мансардный) – 61,7га (16% от общей площади жилых территорий).

С учетом сноса всего непригодного для проживания жилья в течение расчетного срока и сохранения существующего жилого фонда в надлежащем состоянии предусмотрено строительство нового жилья общей площадью не менее 369,8 тыс. кв.м. Таким образом, жилой фонд к концу расчетного срока должен составить не менее 950 тыс. кв.м.

Средняя жилищная обеспеченность в проектируемом жилье должна составить не менее 25 кв.м/чел.

Точные сроки строительства жилья будут устанавливаться с учетом фактических поступлений бюджетных средств и спроса, а также необходимого времени на подготовку строительной площадки. Конкретизация сроков по сносу и реконструкции существующего жилищного фонда устанавливается с учетом возможности предоставления жилья населению и установленных сроков строительства нового жилья на участках сносимых домов.

В течение расчетного срока проектом предусмотрена ликвидация следующих объектов:

* филиала ГБДОУ НАО "Детский сад "Ромашка" по адресу: ул. Первомайская, д. 33;
* учебно-производственного корпуса ГБПОУ НАО "Ненецкое профессиональное училище" по адресу: ул. Первомайская, д. 32;
* зданий поликлиники и детского отделение ГБУЗ НАО "Окртубдиспансер";
* старого корпуса ГБУЗ НАО "Ненецкая окружная больница им. Р.И. Батмановой";
* объекта общественного питания;
* семи объектов торговли;
* двух административных зданий;
* все остальные действующие объекты сохраняются.

Для восполнения образовавшегося дефицита и повышения общего уровня обеспеченности населения социально-бытовыми объектами проектом предусмотрены следующие мероприятия:

* ***объекты образования:***
* строительство дошкольной образовательной организации на 80 мест (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство дошкольной образовательной организации на 200 мест (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство дошкольной образовательной организации на 100 мест (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство дошкольной образовательной организации на 100 мест (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство дошкольной образовательной организации на 100 мест (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство дошкольной образовательной организации на 120 мест (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство дошкольной образовательной организации на120 мест (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство дошкольной образовательной организации на 120 мест (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство общеобразовательной организации на 275 учащихся (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство общеобразовательной организации на 1100 учащихся (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство общеобразовательной организации на 1100 учащихся (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство учебного корпуса ГБПОУ НАО "Нарьян-Марский социально-гуманитарный колледж имени И.П. Выучейского" (согласно генерального плана г. Нарьян-Мар, объект регионального значения);
* строительство коррекционной школы-интерната и санаторной школы-сада с круглосуточным пребыванием детей на 270 учащихся (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство пристройки ГБОУ НАО «Ненецкая специальная (коррекционная) школа-интернат» (корпус 1) (согласно генерального плана г.Нарьян-Мар, объект регионального значения);
* строительство организации высшего профессионального образования (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство дата-центра (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения).

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

С целью обеспечения повышения доступности жителям Ненецкого автономного округа высшего профессионального образования и обеспечения округа квалифицированными кадрами, предусматривается размещение организации высшего образования регионального значения.

Также для развития инновационной деятельности в регионе необходимо строительство дата-центра, который будет выполнять функции [обработки](https://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%9E%D0%B1%D1%80%D0%B0%D0%B1%D0%BE%D1%82%D0%BA%D0%B0_%D0%B8%D0%BD%D1%84%D0%BE%D1%80%D0%BC%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%B8&action=edit&redlink=1), [хранения](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A5%D1%80%D0%B0%D0%BD%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5_%D0%B8%D0%BD%D1%84%D0%BE%D1%80%D0%BC%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%B8) и [распространения](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AD%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%82%D1%80%D0%BE%D1%81%D0%B2%D1%8F%D0%B7%D1%8C) информации.

* ***объекты здравоохранения и социального обслуживания:***
* реконструкция взрослой поликлиники ГБУЗ НАО "Ненецкая окружная больница" (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство пристройки к главному корпусу ГБУЗ НАО "Ненецкая окружная больница" (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство инфекционного отделения ГБУЗ НАО "Ненецкая окружная больница" (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство психонаркологического отделения ГБУЗ НАО "Ненецкая окружная больница" (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство ГБУЗ НАО «Окружной противотуберкулёзный диспансер» (взрослое и детское отделения/поликлиника/лаборатория) (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство клинико-диагностического комплекса (взрослой поликлиники ГБУЗ НАО "Ненецкая окружная больница) (согласно генерального плана г.Нарьян-Мар, объект регионального значения);
* строительство стоматологической поликлиники (согласно генерального плана г.Нарьян-Мар, объект регионального значения);
* строительство поликлиники (согласно генерального плана г.Нарьян-Мар, объект регионального значения);
* строительство двух аптек (согласно генерального плана г.Нарьян-Мар, объект местного значения);
* строительство пристройки к главному зданию ГБУ НАО для детей-сирот и детей, оставшихся без попечения родителей, «ЦССУ «Наш дом» на 90 мест (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство пристройки к зданию ГБУ НАО для детей-сирот и детей, оставшихся без попечения родителей, «ЦССУ «Наш дом» (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство дома престарелых (согласно генерального плана г.Нарьян-Мар, объект регионального значения).
* ***объекты культуры:***
* строительство общедоступной библиотеки с отделениями для детей и инвалидов по зрению (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство многофункционального культурно-досугового центра на 250 мест (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство театра (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство музейно-досугового комплекса (согласно генерального плана г.Нарьян-Мар, объект регионального значения);
* строительство культурно-досугового центра (согласно генерального плана г.Нарьян-Мар, объект регионального значения);
* строительство выставочного зала (согласно генерального плана г.Нарьян-Мар, объект регионального значения);
* строительство центра досуга (согласно генерального плана г.Нарьян-Мар, объект регионального значения);
* строительство культурно-досугового центра в п. Лесозавод (согласно генерального плана г.Нарьян-Мар, объект регионального значения);
* строительство трех культурно-досуговых центров (согласно генерального плана г.Нарьян-Мар, объект местного значения);
* строительство развлекательного центра (согласно генерального плана г.Нарьян-Мар, объект местного значения).

Согласно РНГП в городском округе должна размещаться одна общедоступная библиотека на каждые 20 тыс. человек.

Однако, ввиду невысокой численности населения в городском округе Нарьян-Мар, Универсальная библиотека с отделением для инвалидов по зрению может совмещать функции с Общедоступной библиотекой.

Создается самостоятельная детская библиотека с универсальным фондом документов при условии, если численность детей до 14 лет более 10 тыс. детей. При условии меньшей численности детей детская библиотека может действовать в составе общедоступной библиотеки как филиал или как структурное подразделение центральной библиотеки.

Для обеспечения населения учреждениями клубного типа РНГП предполагают наличие на уровне субъекта Российской Федерации Дворца культуры.

Дворец культуры обеспечивает досуг населения, создает условия для развития народного художественного творчества и самодеятельного искусства.

В свою очередь в городском округе согласно РНГП предусматривается наличие Дома культуры.

Ввиду того, что на территории Ненецкого округа один городской округ, являющийся административным центров субъекта, то рекомендуется совмещать функции Дворца культуры субъекта с Домом культуры городского округа.

В результате реализации данных мероприятий в целом уровень обеспеченности объектами культуры должен достигнуть нормативного значения.

* ***объекты спорта:***
* строительство водноспортивного комплекса (аквапарка) мощностью 250 кв.м. зеркала воды (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство спортивного клуба мощностью 300 кв.м общей площади (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство спортивного клуба мощностью 300 кв.м общей площади (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство тренажерного зала мощностью 200 кв.м общей площади (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство физкультурно-оздоровительного комплекса мощностью 4500 кв.м общей площади (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство физкультурно-оздоровительного комплекса мощностью 1000 кв.м общей площади (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство бассейна мощностью 1250 кв.м зеркала воды (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство бассейна мощностью 275 кв.м зеркала воды (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство автодрома (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство спортивной площадки 1500 кв.м общей площади (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство спортивной площадки 1500 кв.м общей площади (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство спортивной площадки 1500 кв.м общей площади (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство спортивной площадки 1500 кв.м общей площади (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство спортивной площадки 500 кв.м общей площади (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство спортивной площадки 500 кв.м общей площади (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство спортивной площадки 500 кв.м общей площади (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство спортивной площадки 500 кв.м общей площади (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство спортивной площадки 500 кв.м общей площади (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство спортивной площадки 1750 кв.м общей площади (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство спортивной площадки 1750 кв.м общей площади (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство спортивной площадки 3500 кв.м общей площади (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство спортивной площадки 4050 кв.м общей площади (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство спортивной площадки 450 кв.м общей площади (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство спортивного комплекса мощностью 200 кв.м общей площади (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство спортивного комплекса мощностью 8500 кв.м общей площади (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство спортивного комплекса мощностью 1500 кв.м общей площади (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство спортивного комплекса мощностью 1000 кв.м общей площади (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство спортивного комплекса мощностью 5300 кв.м общей площади (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство спортивного комплекса мощностью 750 кв.м общей площади (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство универсального спортивного комплекса "Труд" (согласно генерального плана г.Нарьян-Мар, объект регионального значения);
* строительство конноспортивного комплекса (согласно генерального плана г.Нарьян-Мар, объект местного значения)
* строительство 2 яхт-клубов (согласно генерального плана г.Нарьян-Мар, объект местного значения)
* строительство фитнес-центра (согласно генерального плана г.Нарьян-Мар, объект местного значения).

В результате реализации указанных мероприятий удастся создать благоприятные условия для развития физической культуры, массового спорта и спорта высших достижений в городе Нарьян-Мар.

* ***объекты отдыха и туризма:***
* строительство двух мини-гостиниц (согласно генерального плана г.Нарьян-Мар, объект местного значения);
* строительство гостиничного комплекса (согласно генерального плана г.Нарьян-Мар, объект местного значения);
* строительство базы отдыха (согласно генерального плана г.Нарьян-Мар, объект местного значения);
* ***объекты обслуживания:***
* строительство здания УВД (объект федерального значения);
* строительство здания городского суда (объект федерального значения);
* строительство здания ЗАГС (объект регионального значения);
* строительство объект торговли мощностью 250 кв.м торговой площади (объект местного значения);
* строительство объект торговли мощностью 100 кв.м торговой площади (объект местного значения);
* строительство объект торговли мощностью 100 кв.м торговой площади (объект местного значения);
* строительство объект торговли мощностью 200 кв.м торговой площади (объект местного значения);
* строительство объект торговли мощностью 100 кв.м торговой площади (объект местного значения);
* строительство объект торговли мощностью 800 кв.м торговой площади (объект местного значения);
* строительство объект торговли мощностью 200 кв.м торговой площади (объект местного значения);
* строительство объект торговли мощностью 250 кв.м торговой площади (объект местного значения);
* строительство объект торговли мощностью 150 кв.м торговой площади (объект местного значения);
* строительство объект торговли мощностью 30 кв.м торговой площади (объект местного значения);
* строительство объект торговли мощностью 100 кв.м торговой площади (объект местного значения);
* строительство торговый центр мощностью 1000 кв.м торговой площади (объект местного значения);
* строительство торговый центр мощностью 250 кв.м торговой площади (объект местного значения);
* строительство торговый центр мощностью 250 кв.м торговой площади (объект местного значения);
* строительство торговый центр мощностью 100 кв.м торговой площади (объект местного значения);
* строительство торговый центр мощностью 100 кв.м торговой площади (объект местного значения);
* строительство торговый центр мощностью 1000 кв.м торговой площади (объект местного значения);
* строительство торговый центр мощностью 1000 кв.м торговой площади (объект местного значения);
* строительство торговый центр мощностью 150 кв.м торговой площади (объект местного значения);
* строительство торговый комплекс мощностью 3000 кв.м торговой площади (объект местного значения);
* строительство торговый комплекс мощностью 350 кв.м торговой площади (объект местного значения);
* строительство торговый комплекс мощностью 800 кв.м торговой площади (объект местного значения);
* строительство рынок (объект местного значения);
* строительство торгово-развлекательный центр (объект местного значения);
* строительство торговый павильон (объект местного значения);
* строительство предприятия общественного питания на 20 мест (объект местного значения);
* строительство предприятия общественного питания (кафе) на 30 мест (объект местного значения);
* строительство предприятия пищевой промышленности на 25 мест (объект местного значения);
* строительство предприятия общественного питания (ресторан) на 50 мест (объект местного значения);
* строительство предприятия общественного питания (ресторан) ресторан на 80 мест (объект местного значения);
* строительство 2 предприятия бытового обслуживания (объект местного значения);
* строительство 3 комплексов бытового обслуживания (объект местного значения);
* строительство центра бытового обслуживания (объект местного значения);
* строительство 2 бань (объект местного значения);
* строительство предприятия ритуального назначения (объект местного значения);
* строительство часовни (объект местного значения);
* строительство 15 административных зданий (объекты местного значения), в том числе;
* здание администрации;
* здание организации "РОО Щит";
* здание единого центра документов;
* офисное здание;
* здание конторы МТС;
* административно-управленческий объект.

Таким образом, при реализации решений проекта будет значительно улучшен уровень обеспеченности населения объектами социальной инфраструктуры (дефицит большинства объектов будет либо ликвидирован, либо существенно сокращен).

Альтернативой развития нефтегазового комплекса и сопутствующих отраслей на территории Ненецкого автономного округа является развитие внутренне ориентированных производств, основанных на местных ресурсах – продукции оленеводства, рыболовства, лесных ресурсах. В связи с этим в целях обеспечения устойчивого экономического развития города предусмотрены следующие мероприятия:

* строительство кирпичного завода (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* строительство лесоперерабатывающего завода (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения).

С целью развития овощеводства для круглогодичного обеспечения жителей округа овощами проектом запланировано размещение следующих объектов сельскохозяйственного назначения:

* строительство теплицы (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения);
* реконструкция тепличного комбината АО «Ненецкая агропромышленная компания» (согласно СТП Ненецкого автономного округа, объект регионального значения).

К концу расчетного срока площадь производственных и коммунально-складских территорий составит около 133 га, площадь производственных зон сельскохозяйственных предприятий – около 28 га.

## Прогноз транспортного спроса муниципального образования «Городской округ «Город Нарьян-Мар», объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта

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

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

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

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

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

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

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

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

Вариант 3 (экономически обоснованный). На территории муниципального образования 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, а также рост транспортной инфраструктуры опережающими темпами, развитие кварталов перспективной застройки, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры.

## Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

На расчетный срок внешние связи муниципального образования «Городской округ «Город Нарьян-Мар» сохраняются и будут обеспечиваться водным, воздушным и автомобильным транспортом.

На сегодняшний день разработано техническое задание на реконструкцию аэропортового комплекса Нарьян-Мар. В составе работ предусмотрено:

* реконструкция существующей ИВПП, рулежных дорожек, двух грунтовых взлетно-посадочных полос класса «Е»;
* реконструкция перрона «Транзитный»;
* реконструкция мест стоянки воздушных судов;
* строительство площадки для обработки ВС противообледенительной жидкостью;
* строительство водосточно-дренажной системы;
* строительство очистных сооружений поверхностного стока;
* установка ССО типа ОМИ;
* реконструкция объектов электроснабжения;
* перенос здания командно-диспетчерского пункта;
* реконструкция объектов РТО и метеообеспечения полетов;
* реконструкция объектов орнитологического обеспечения полетов;
* строительство аварийно-спасательной станции, рассчитанной на 4 автомобильных бокса;
* строительство ограждения аэродрома и ТСО;
* строительство патрульной дороги;
* строительство аэровокзального комплекса, грузового комплекса, включая складские помещения, комплекса для обработки почтовых сообщений, строительство газовых котельных, строительство объектов водозабора, строительство транспортного контрольно-пропускного пункта, строительство объектов службы спецавтотранспорта, строительство топливозаправочного комплекса, строительство комплекса авиационно-технической базы.

В части личного водного транспорта проектом резервируются территории для размещения баз хранения маломерных судов на оз.Сахалинское и в районе Лесозаводской Курьи. Ориентировочная мощность базы хранения маломерных судов - 800 ед. (точную вместимость объектов необходимо определить на стадиях разработки проекта планировки и рабочего проектирования).

Максимальное сохранение и поэтапная реконструкция и благоустройство существующей сети внешних дорог федерального и регионального значения дальнейшее развитие существующих транспортных связей, в том числе:

- автодороги федерального значения «автомобильный подъезд к аэропорту Нарьян - Мар»;

- автодороги регионального значения «Нарьян-Мар - пос. Искателей» (ул. 60- летия Октября и ул. Юбилейная);

- завершение строительства автомобильной дороги "Нарьян-Мар - Тельвиска" (IV категория);

- строительство местных подъездных автомобильных дорог – общей протяженностью 2,7км.

Реконструкция существующих мостовых переходов на месте аварийных или имеющих неудовлетворительное состояние на дорогах федерального и регионального значения; в том числе:

- капитальный ремонт мостового перехода через южную протоку оз. Качгорт на федеральной дороге «Автомобильный подъезд от аэропорта Нарьян-Мар до г.Нарьян-Мар» со шлюзами регуляторами;

- реконструкция мостового перехода через протоку залива Лесозаводская Курья по ул. 60-летия Октября по трассе дороги регионального значения, устройство шлюзов - регуляторов.

Кроме этого, из объектов внешнего транспорта проектом предусмотрено устройство автостанции в северной части г.Нарьян-Мар.

Планировочная структура города в связи с недостаточной шириной проезжих частей существующих магистралей и искусственных дорожных сооружений построена по принципу организации дублирующих направлений. На сегодняшний день городу не хватает дублера магистрали ул.60 лет Октября. Организация дублера данной магистрали обеспечит вывод грузового движения из центра города.

Для решения основных планировочных и градостроительных задач, увеличения пропускной способности улиц, генпланом намечается:

- организация дублеров магистральной сети между районами города в связи с недостаточной шириной существующих проезжих частей.

- реконструкция и благоустройство существующей магистральной сети;

- формирование транспортных связей районов новой застройки с существующей магистральной сетью города.

Для увеличения пропускной способности магистральной сети проектом предусматривается реконструкция и благоустройство существующей магистральной сети, расширение проезжих частей, организация уширения проезжих частей на наиболее загруженных перекрестках.

В местах пересечения новыми участками улиц и дорог водных препятствий проектом предусмотрено устройство 8 мостовых сооружений.

Транспортное обслуживание населения предлагается сохранить, используя для этого автобусное сообщение. В районах новой жилой застройки предлагается разместить дополнительно 40 остановок общественного транспорта. Таким образом, общее количество остановок общественного транспорта в границах МО "Городской округ "Город Нарьян-Мар" составит 95 единиц.

## Прогноз развития дорожной сети муниципального образования «Городской округ «Город Нарьян-Мар»

Автодорожная сеть на территории муниципального образования на расчетный срок сохраняется. Намечаемые мероприятия по строительству сети автодорог на территории округа направлены на решение основных транспортных проблем, повышение качества обслуживания и улучшение уровня жизни населения.

Максимальное сохранение и поэтапная реконструкция и благоустройство существующей сети внешних дорог федерального и регионального значения дальнейшее развитие существующих транспортных связей, в том числе:

- автодороги федерального значения «Автомобильный подъезд к аэропорту Нарьян - Мар»;

- автодороги регионального значения «Нарьян-Мар - п.Искателей» (ул. 60 летия Октября и ул. Юбилейная);

- завершение строительства автомобильной дороги "Нарьян-Мар - Тельвиска" (IV категория);

- строительство местных подъездных автомобильных дорог – общей протяженностью 2,7км.

Для решения основных планировочных и градостроительных задач, увеличения пропускной способности улиц, генпланом намечается:

- организация дублеров магистральной сети между районами города в связи с недостаточной шириной существующих проезжих частей.

- реконструкция и благоустройство существующей магистральной сети;

- формирование транспортных связей районов новой застройки с существующей магистральной сетью города.

## Прогноз уровня автомобилизации

Учитывая расположение территории городского округа и перспективы развития, уровень автомобилизации населения в перспективе (к 2040г.) составит 500-520 автомобилей на 1000 жителей, при этом уровень обеспеченности населения личным транспортом составит 450 автомобилей на 1000 жителей.

## Прогноз показателей безопасности дорожного движения

На территории муниципального образования аварийно-опасные участки отсутствуют. На расчетный срок изменений в области осуществления безопасности дорожного движения не предусматривается (в рамках решений генерального плана).

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

Негативное воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения незначительны.

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

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

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

## Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

***Водный транспорт***

Проектом резервируются территории для размещения баз хранения маломерных судов на оз.Сахалинское и в районе Лесозаводской Курьи. Ориентировочная мощность базы хранения маломерных судов - 800 ед. (точную вместимость объектов необходимо определить на стадиях разработки проекта планировки и рабочего проектирования).

***Воздушный транспорт***

На сегодняшний день разработано техническое задание на реконструкцию аэропортового комплекса Нарьян-Мар. В составе работ предусмотрено:

* реконструкция существующей ИВПП, рулежных дорожек, двух грунтовых взлетно-посадочных полос класса «Е»;
* реконструкция перрона «Транзитный»;
* реконструкция мест стоянки воздушных судов;
* строительство площадки для обработки ВС противообледенительной жидкостью;
* строительство водосточно-дренажной системы;
* строительство очистных сооружений поверхностного стока;
* установка ССО типа ОМИ;
* реконструкция объектов электроснабжения;
* перенос здания командно-диспетчерского пункта;
* реконструкция объектов РТО и метеообеспечения полетов;
* реконструкция объектов орнитологического обеспечения полетов;
* строительство аварийно-спасательной станции, рассчитанной на 4 автомобильных бокса;
* строительство ограждения аэродрома и ТСО;
* строительство патрульной дороги;
* строительство аэровокзального комплекса, грузового комплекса, включая складские помещения, комплекса для обработки почтовых сообщений, строительство газовых котельных, строительство объектов водозабора, строительство транспортного контрольно-пропускного пункта, строительство объектов службы спецавтотранспорта, строительство топливозаправочного комплекса, строительство комплекса авиационно-технической базы.

***Автомобильные дороги***

Максимальное сохранение и поэтапная реконструкция и благоустройство существующей сети внешних дорог федерального и регионального значения дальнейшее развитие существующих транспортных связей, в том числе:

- автодороги федерального значения «Автомобильный подъезд к аэропорту Нарьян - Мар»;

- автодороги регионального значения «Нарьян-Мар - пос. Искателей» (ул. 60- летия Октября и ул. Юбилейная);

- завершение строительства автомобильной дороги "Нарьян-Мар - Тельвиска" (IV категория);

- строительство местных подъездных автомобильных дорог – общей протяженностью 2,7км.

Реконструкция существующих мостовых переходов на месте аварийных или имеющих неудовлетворительное состояние на дорогах федерального и регионального значения; в том числе:

- капитальный ремонт мостового перехода через южную протоку оз.Качгорт на федеральной дороге «Автомобильный подъезд от аэропорта Нарьян-Мар до г.Нарьян-Мар» со шлюзами регуляторами;

- реконструкция мостового перехода через протоку залива Лесозаводская Курья по ул. 60-летия Октября по трассе дороги регионального значения, устройство шлюзов - регуляторов.

Кроме этого, из объектов внешнего транспорта проектом предусмотрено устройство автостанции в северной части г.Нарьян-Мар.

Для решения основных планировочных и градостроительных задач, увеличения пропускной способности улиц, генпланом намечается:

- организация дублеров магистральной сети между районами города в связи с недостаточной шириной существующих проезжих частей.

- реконструкция и благоустройство существующей магистральной сети;

- формирование транспортных связей районов новой застройки с существующей магистральной сетью города.

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

На расчетный срок (2040г.) сохраняется действующая сеть общественного пассажирского транспорта (автобус сохраняется как основной вид общественного пассажирского транспорта).

Кроме этого, из объектов внешнего транспорта проектом предусмотрено устройство автостанции в северной части г.Нарьян-Мар. Наличие автостанции необходимо для осуществления межрегиональных пассажирских перевозок в случае завершения строительства автомобильной дороги «Нарьян-Мар - Усинск».

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

На расчетный срок общая численность населения МО «Городской округ «Город Нарьян-Мар» составит 35,5 тыс. человек. Уровень обеспеченности населения личным транспортом при этом составит 450 автомобилей на 1000 жителей. Таким образом, общее количество личного транспорта будет порядка 15 980 автомобилей.

Для обслуживания данного количества автотранспорта требуется:

- 14 колонок на автозаправочных станциях (согласно п. 3.5.140 МНГП МО «Городской округ «город Нарьян-Мар» на 1 топливораздаточную колонку приходится 1200 автомобилей). На расчетный срок сохраняется 3 АЗС (расчетной мощностью 8 колонок). Проектом запланировано к размещению 2 АЗС (расчетной мощностью 12 колонок). Данного количества АЗС будет достаточно для удовлетворения возрастающего спроса;

- 80 постов на станциях технического обслуживания (согласно п. 3.5.138 МНГП муниципального образования «Городской округ «Город Нарьян-Мар» на 1 пост приходится 200 автомобилей). На расчетный срок сохраняется 14 станций технического обслуживания (расчетная мощность порядка 18 постов). К ликвидации запланировано 12 СТО (общей мощностью 16 постов) – в виду расположения в составе жилых зон и оказывающих негативное воздействие на жителей. Проектом запланировано еще 7 СТО общей мощностью 48 постов. Кроме этого, в составе гаражных кооперативов возможно размещение мелких мастерских. Данного количества постов будет достаточно для обслуживания транспорта населения.

Кроме этого, проектом сохраняются 3 действующие автомойки.

Хранение личного транспорта на территории МО "Городской округ "Город Нарьян-Мар" осуществляется на открытых стоянках и в гаражах индивидуального транспорта. Жители индивидуальной жилой застройки хранят личный транспорт на территории приусадебных участках. Хранение микроавтобусов, автобусов и грузовых автомобилей, находящихся в личном пользовании граждан, согласно п. 3.5.125 МНГП МО "Городской округ "Город Нарьян-Мар", должно осуществляться в производственной и коммунально-складской зоне.

На конец расчетного срока численность жителей в многоквартирной жилой застройки составит порядка 27,8 тыс. человек (12 520 автомобилей). Согласно п. 3.5.110 МНГП МО "Городской округ "Город Нарьян-Мар" обеспеченность закрытыми и открытыми автостоянками для постоянного хранения автомобилей должна быть не менее 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей - то есть не менее 12 520 машино-мест для жителей многоквартирной жилой застройки.

Для удовлетворения спроса населения в местах хранения транспорта проектом предлагается разместить дополнительные места в гаражах индивидуального транспорта, наземных стоянках (крупных):

- 1078 машино-мест на сохраняемых наземных стоянках;

- 3734 машино-мест в сохраняемых гаражах индивидуального транспорта;

- 3483 машино-мест на проектируемых наземных стоянках;

- 3269 машино-мест в проектируемых гаражах индивидуального транспорта.

Данного количества машино-мест достаточно для удовлетворения спроса населения в местах хранения транспорта, кроме этого в составе проектов планировки и рабочих проектах необходимо предусмотреть внутридворовые парковки и машино-места.

## Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

На расчетный срок предусмотрено проведение работ по дальнейшему благоустройству улично-дорожной сети городского округа путем устройства тротуаров для пешеходов, а также системы велопарковок у объектов массового посещения. Детально вопрос размещения велопарковок необходимо проработать на стадии проекта планировки и рабочего проектирования.

.

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

Развитие инфраструктуры для грузового транспорта на территории муниципального образования на перспективу не планируется.

Сохраняется существующая схема работы грузового транспорта и транспортных средств коммунальных и дорожных служб.

## Мероприятия по развитию сети дорог муниципального образования «Городской округ «Город Нарьян-Мар» Ненецкого автономного округа

Максимальное сохранение и поэтапная реконструкция и благоустройство существующей сети внешних дорог федерального и регионального значения дальнейшее развитие существующих транспортных связей, в том числе:

- автодороги федерального значения «Автомобильный подъезд к аэропорту Нарьян - Мар»;

- автодороги регионального значения «Нарьян-Мар - пос. Искателей» (ул. 60 летия Октября и ул. Юбилейная);

- завершение строительства автомобильной дороги "Нарьян-Мар - Тельвиска" (IV категория);

- строительство местных подъездных автомобильных дорог – общей протяженностью 2,7км.

Реконструкция существующих мостовых переходов на месте аварийных или имеющих неудовлетворительное состояние на дорогах федерального и регионального значения; в том числе:

- капитальный ремонт мостового перехода через южную протоку оз. Качгорт на федеральной дороге «Автомобильный подъезд от аэропорта Нарьян-Мар до г.Нарьян-Мар» со шлюзами регуляторами;

- реконструкция мостового перехода через протоку залива Лесозаводская Курья по ул. 60-летия Октября по трассе дороги регионального значения, устройство шлюзов - регуляторов.

Кроме этого, из объектов внешнего транспорта проектом предусмотрено устройство автостанции в северной части г.Нарьян-Мар.

Для решения основных планировочных и градостроительных задач, увеличения пропускной способности улиц, генпланом намечается:

- организация дублеров магистральной сети между районами города в связи с недостаточной шириной существующих проезжих частей.

- реконструкция и благоустройство существующей магистральной сети;

- формирование транспортных связей районов новой застройки с существующей магистральной сетью города.

Для увеличения пропускной способности магистральной сети проектом предусматривается реконструкция и благоустройство существующей магистральной сети, расширение проезжих частей, организация уширения проезжих частей на наиболее загруженных перекрестках.

В местах пересечения новыми участками улиц и дорог водных препятствий проектом предусмотрено устройство 8 мостовых сооружений.

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

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

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

При реализации Программы предполагается привлечение финансирования из средств дорожного фонда.

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

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

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

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

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

В расчетах не учитывались:

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

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

Таблица 2. Объемы бюджетных и внебюджетных средств на реализацию программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Городской округ «Город Нарьян-Мар»

| **Наименование мероприятия** | **Объем финансирования, тыс. руб.** | | | | | | | **Источник финансирования** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ВСЕГО** | **2020г.** | **2021г.** | **2022г.** | **2023г.** | **2024г.** | **2025-2040г.** |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** |
| **В области развития водного транспорта** | | | | | | | | |
| Строительство эллингов | 80 000,0 | - | - | - | - | - | 80 000,0 | ВИ |
| **В области развития воздушного транспорта** | | | | | | | | |
| Реконструкция аэропорта Нарьян-Мар | 2 300 000,0 | 500 000,0 | 500 000,0 | 450 000,0 | 450 000,0 | 400 000,0 | - | ФБ |
| **В области развития сети внешних автомобильных дорог, улично-дорожной сети и объектов транспортной инфраструктуры** | | | | | | | | |
| Повышение уровня жизнеобеспечения и безопасности жизнедеятельности населения муниципального образования, обеспечение безопасности эксплуатации автомобильных дорог местного значения и доступности общественных транспортных услуг, а также обеспечение доступности автомобильного транспорта общего пользования для населения города | 1 093 509,4 | 50 853,7 | 53 549,7 | 54 106,0 | 55 000,0 | 55 000,0 | 825 000,0 | МБ |
| Обеспечение безопасности эксплуатации автомобильных дорог местного значения и доступности общественных транспортных услуг, обеспечение содержание автомобильных дорог местного значения, содержание объектов дорожного хозяйства, обеспечение условий для приведения улично-дорожной сети и транспортной инфраструктуры города в соответствии со стандартами качества и требованиями безопасной эксплуатации | 1 269 792,0 | 128 284,9 | 63 172,4 | 58 334,7 | 60 000,0 | 60 000,0 | 900 000,0 | МБ |
| Строительство объездной автомобильной дороги г. Нарьян-Мар (от ул. Первомайская до ул. 60 лет Октября) | 3 700 000,0 | 500 000,0 | 800 000,0 | 800 000,0 | 1 000 000,0 | 600 000,0 | - | ОБ |
| Строительство автостанции в г.Нарьян-Мар | 200 000,0 | - | - | - | - | - | 200 000,0 | ОБ |
| Строительство гаражей индивидуального транспорта | 825 000,0 | - | - | - | - | - | 825 000,0 | ВИ |
| Строительство станций технического обслуживания | 2 800,0 | - | - | - | - | - | 2 800,0 | ВИ |
| Строительство автозаправочных станций | 10 000,0 | - | - | - | - | - | 10 000,0 | ВИ |

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

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

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

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

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

R = Iср/Vфин, где:

Iср - интегральная оценка результативности реализации государственной программы;

Vфин - уровень финансового обеспечения государственной программы.

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

Iср = ∑j=nj=ij , где:

ij - показатель оценки выполнения j-го целевого индикатора;

n - количество целевых индикаторов государственной программы.

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

ij = Ij x kj , где:

Ij - индекс результативности целевого индикатора за отчетный период;

kj - весовой коэффициент, присвоенный целевому индикатору.

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

I=((Ifj - Ibj )/(Ipj - Ibj ))x100%, где:

Ifj - фактическое значение целевого индикатора за отчетный период;

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

Ipj - плановое значение целевого индикатора на отчетный период.

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

Vфин = (Vf / Vp ) х 100%, где:

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

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

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

- высокий (95%);

- удовлетворительный (75%);

- неудовлетворительный (если значение эффективности реализации программы не отвечает приведенным выше уровням, эффективность ее реализации признается неудовлетворительной).

Оценка степени соответствия запланированному уровню затрат и эффективности использования средств бюджета городского округа, ресурсного обеспечения программы осуществляется путем сопоставления плановых и фактических объемов финансирования основных мероприятий программы, по каждому источнику ресурсного обеспечения.

Данные показатели характеризуют уровень исполнения финансирования в связи с неполным исполнением мероприятий программы в разрезе источников и направлений финансирования.

Таблица 3. Оценка эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Цель программы** | **Задачи программы** | **Предусмотренные мероприятия** | **Оценка социально-экономической эффективности** |
| Развитие транспортной инфраструктуры по видам транспорта | Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры | Устройство автомобильных дорог общего пользования местного значения и регионального значения.  Строительство автостанции.  Реконструкция аэропорта г.Нарьян-Мар | Расширение транспортных связей муниципального образования, повышение эффективности транспортного обслуживания и снижения издержек |
| Развитие инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения | Обеспечение условия для пешеходного передвижения населения, повышение безопасности дорожного движения | Устройство тротуаров. | Снижение вероятности ДТП с участием пешеходов, повышение уровня комфорта движения населения |
| Развитие сети дорог | Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения, развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью, повышение качества содержания транспортной инфраструктуры | Реконструкция существующих и устройство новых автомобильных дорог и улично-дорожной сети.  Строительство объездной автомобильной дороги | Улучшение качества обслуживания территорий на 45%, снижение износа улично­дорожной сети на 60% |

# Предложения по институционным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования «Городской округ «Город Нарьян-Мар»

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

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

В ноябре 2014 года в план мероприятий («дорожной карте») «Совершенствование правового регулирования градостроительной деятельности и улучшение предпринимательского климата в сфере строительства» (утвержденный распоряжением Правительства РФ от 29 июля 2013г. №1336-р) было включено мероприятие по установлению обязанности органов местного самоуправления утверждать программы развития транспортной и социальной инфраструктуры (далее также - Программы) в 6-месячный срок с даты утверждения генеральных планов поселений и городских округов. Сегодня, в соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса РФ, к полномочиям органов местного самоуправления городских округов и поселений в области градостроительной деятельности относятся разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений (соответственно).

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

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

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;

- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;

- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Ненецкого автономного округа, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);

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

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

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

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