**Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования**

**городское поселение Кандалакша Кандалакшского района Мурманской области на период 2017-2032 годы**

**Заказчик:**

Отдел земельных, имущественных отношений и градостроительства администрации муниципального образования городское поселение Кандалакша Кандалакшского района

Юридический адрес: 184042, Мурманская область, г. Кандалакша,   
ул. Первомайская, д.34

Фактический адрес: 184042, Мурманская область, г. Кандалакша,   
ул. Первомайская, д.34

**Разработчик:**

ООО «АТРиП»

Юридический адрес: 195221, г. Санкт-Петербург, ул. Антоновская, д.9, лит. А,   
пом. 3-Н

Фактический адрес: 195221, г. Санкт-Петербург, ул. Антоновская, д.9, лит. А,   
пом. 3-Н

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Макоев С.О.

Оглавление

[1. Введение 4](#_Toc487465138)

[2. Паспорт программы 6](#_Toc487465139)

[3. Общие положения 9](#_Toc487465140)

[3.1. Основные понятия 10](#_Toc487465141)

[3.2. Современное состояние территории городского поселения Кандалакша 11](#_Toc487465142)

[4. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры 14](#_Toc487465143)

[4.1. Анализ положения Мурманской области в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения городского поселения Кандалакша в структуре пространственной организации Мурманской области 14](#_Toc487465144)

[4.2. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта. 17](#_Toc487465145)

[4.3. Характеристика сети дорог городского поселения Кандалакша, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог 21](#_Toc487465146)

[4.4. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в городском поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами) 26](#_Toc487465147)

[4.5. Характеристика движения грузовых транспортных средств 29](#_Toc487465148)

[4.6. Анализ уровня безопасности дорожного движения 30](#_Toc487465149)

[5. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории городского поселения 33](#_Toc487465150)

[5.1. Рост численности населения 33](#_Toc487465151)

[5.2. Жилищный фонд 34](#_Toc487465152)

[5.3. Направления экономического развития 34](#_Toc487465153)

[5.4. Развитие транспортной инфраструктуры 35](#_Toc487465154)

[5.5. Снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения. 38](#_Toc487465155)

[6. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры городского поселения 41](#_Toc487465156)

[7. Мероприятия и целевые показатели программы 44](#_Toc487465157)

[8. Финансовое обеспечение программы 50](#_Toc487465158)

[9. Оценка эффективности мероприятий программы 56](#_Toc487465159)

[10. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории городского поселения Кандалакша 58](#_Toc487465160)

1. Введение

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 городское поселение Кандалакша (далее – городское поселение Кандалакша, городское поселение).

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 региональными нормативами градостроительного проектирования;
* развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования;
* развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в муниципальном образовании;
* обеспечение условий для управления транспортным спросом;
* создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;
* создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
* условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
* эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

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

1. Паспорт программы

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование Программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского поселения Кандалакша Кандалакшского района Мурманской области на период 2017-2032 годы |
| Основание для разработки Программы | - Градостроительный кодекс Российской Федерации;  - Федеральный закон от 06 октября 2003 года №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;  - Постановление правительства Российской Федерации от 25.12.2015 №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;  - Генеральный план городского поселения Кандалакша Кандалакшского района Мурманской области, утвержденный Решением Совета Депутатов городского поселения Кандалакша Кандалакшского района третьего созыва от 13.12.13 №597. |
| Заказчик Программы | Отдел земельных, имущественных отношений и градостроительства администрации муниципального образования городское поселение Кандалакша Кандалакшского района, 184042, Мурманская область, г. Кандалакша, ул. Первомайская, д.34 |
| Разработчик Программы | ООО «АТРиП» |
| 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) развития транспортной инфраструктуры | - доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям;  - доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения;  - протяженность велосипедных дорожек;  - обеспеченность постоянной круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием;  - количество дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий на сети дорог федерального, регионального и межмуниципального значения;  - обеспеченность транспортного обслуживания населения. |
| Сроки и этапы реализации Программы | Мероприятия Программы охватывают период 2017 – 2021 годы и на перспективу до 2032 года. 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. |
| Объемы и источники финансового обеспечения Программы | Общий объем финансирования Программы составляет в 2017-2032 годах – 2 898 571,43 тыс. рублей за счет бюджетных средств разных уровней и привлечения внебюджетных источников.  Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2017- 2032 годов, могут быть уточнены при формировании проекта местного бюджета.  Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год. Все суммы показаны в ценах соответствующего периода. |
| Запланированные мероприятия 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.  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. |

1. Общие положения

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования - документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения, 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.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского поселения Кандалакша разрабатывается и утверждается органами местного самоуправления городского поселения на основании утвержденного, в порядке, установленном Градостроительным Кодексом РФ, генерального плана городского поселения. Реализация программы должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Обеспечение надежного и устойчивого обслуживания жителей городского поселения Кандалакша транспортными услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры - одна из главных проблем, решение которой необходимо для повышения качества жизни жителей и обеспечения устойчивого развития территории городского поселения.

Решение проблемы носит комплексный характер, а реализация мероприятий по улучшению качества транспортной инфраструктуры возможна только при взаимодействии органов власти всех уровней, а также концентрации финансовых, технических и научных ресурсов.

* 1. Основные понятия

**Автомобильная дорога** – объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся её технологической частью, - защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог.

**Дорожная деятельность** - деятельность по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог.

**Защитные дорожные сооружения** - сооружения, к которым относятся элементы озеленения, имеющие защитное значение; заборы; устройства, предназначенные для защиты автомобильных дорог от снежных лавин; шумозащитные и ветрозащитные устройства; подобные сооружения; - искусственные дорожные сооружения - сооружения, предназначенные для движения транспортных средств, пешеходов и прогона животных в местах пересечения автомобильных дорог иными автомобильными дорогами, водотоками, оврагами, в местах, которые являются препятствиями для такого движения, прогона (зимники, мосты, переправы по льду, путепроводы, трубопроводы, тоннели, эстакады, подобные сооружения).

**Капитальный ремонт автомобильной дороги** - комплекс работ по замене и (или) восстановлению конструктивных элементов автомобильной дороги, дорожных сооружений и (или) их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильной дороги и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги и не изменяются границы полосы отвода автомобильной дороги.

**Производственные объекты** - сооружения, используемые при капитальном ремонте, ремонте, содержании автомобильных дорог.

**Пользователи автомобильными дорогами** - физические и юридические лица, использующие автомобильные дороги в качестве участников дорожного движения.

**Реконструкция автомобильной дороги** - комплекс работ, при выполнении которых осуществляется изменение параметров автомобильной дороги, её участков, ведущее к изменению класса и (или) категории автомобильной дороги либо влекущее за собой изменение границы полосы отвода автомобильной дороги.

**Ремонт автомобильной дороги** - комплекс работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильной дороги, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги.

Иные понятия и термины использованы в настоящей Программе в значениях, определенных Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

**Элементы обустройства автомобильных дорог** - сооружения, к которым относятся дорожные знаки, дорожные ограждения, светофоры и другие устройства для регулирования дорожного движения, места отдыха, остановочные пункты, объекты, предназначенные для освещения автомобильных дорог, пешеходные дорожки, пункты весового и габаритного контроля транспортных средств, пункты взимания платы, стоянки (парковки) транспортных средств, сооружения, предназначенные для охраны автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений, тротуары, другие предназначенные для обеспечения дорожного движения, в том числе его безопасности, сооружения, за исключением объектов дорожного сервиса.

* 1. Современное состояние территории городского поселения Кандалакша.

Муниципальное образование городское поселение Кандалакша Кандалакшского района образовано законом Мурманской области от 02 декабря 2004 года № 538-01-ЗМО «О статусе, наименованиях и составе территорий муниципального образования Кандалакшского района и муниципальных образований, входящих в его состав». В состав городского поселения Кандалакша входят следующие территориальные единицы: г. Кандалакша; с. Лувеньга; с. Колвица; с. Федосеевка; н.п. Нивский; н.п. Белое Море; ж-д. ст. Пинозеро; ж-д. ст. Проливы; ж-д. ст. Ручьи.

Городское поселение Кандалакша находится в южной части Мурманской области, в северо-восточной части Кандалакшского района. Северная часть поселения лежит на Кольском полуострове, южная – на материке. На севере муниципальное образование граничит с городскими округами Апатиты и Полярные Зори, на юге – с городским поселением Зеленоборский и сельским поселением Зареченск, на востоке – с городским поселением Умба, на западе – с сельским поселением Алакуртти. На юго-востоке муниципальное образование граничит с Кандалакшским заливом. В состав поселения входят также расположенные в северной части залива острова.

Городское поселение Кандалакша находится существенно южнее Мурманска, однако за счёт нахождения вдали от Баренцева моря климат её более континентальный, и является переходным от умеренного к субарктическому. Лето очень короткое, прохладное, зима более холодная, чем в Мурманске, но менее снежная, однако всё равно затяжная. Весна наступает только к концу апреля, зима начинается с начала ноября.

Город Кандалакша – административный центр поселения. Площадь территории составляет 337172 га. Город расположен на побережье Кандалакшского залива Белого моря, в 200 км к югу от Мурманска, окружён территорией Зашейковского лесничества. Ближайшие населённые пункты: Полярные Зори (33 км), Нивский (10 км). В состав города входят отдалённые районы Нива-3, Лупче-Савино и Лесозавод № 6.

Ведущими отраслями экономики являются промышленность, железнодорожный и морской транспорт. Основные отрасли промышленности – цветная металлургия и электроэнергетика.

Действующие предприятия: филиал ОАО «СУАЛ «КАЗ-СУАЛ», Кандалакшский морской торговый порт, Каскад Нивских ГЭС филиала «Кольский», ОАО «ТГК», железнодорожный транспортный узел, Кандалакшский хлебозавод ОАО «Хлебопек».

В городском поселении Кандалакша сосредоточено более 70% жилищного фонда района.

В городе Кандалакша 53% жилищного фонда имеют стены из кирпича, камня и других огнестойких материалов. Удельный вес жилищного фонда с высоким процентом износа составляет около 8%, жилищный фонд характеризуется высокой степенью обеспеченности инженерным оборудованием.

Удовлетворительные характеристики жилищного фонда имеют н.п. Белое Море, ж.д.ст. Проливы, н.п. Нивский, с. Лувеньга, ж.д.ст. Пинозеро. Эти населенные пункты характеризуются значительным удельным весом капитальных жилых домов со стандартным набором инженерного оборудования (водопровод, канализация, теплоснабжение, горячее водоснабжение), низким удельным весом ветхого и аварийного жилищного фонда.

Основная часть учреждений обслуживания сосредоточена в городе Кандалакша, номенклатура учреждений которого представлена элементами эпизодического обслуживания, а также объектами периодического и повседневного обслуживания. Емкости учреждений г. Кандалакша по большинству позиций соответствуют нормативным рекомендациям, а по некоторым (внешкольные учреждения, общеобразовательные школы, аптеки, учреждения торговли, банки и др.) превышают их.

В наиболее крупных населенных пунктах, входящих в состав городского поселения Кандалакша - н.п. Белое Море, н.п. Нивский, с. Лувеньга учреждения обслуживания представлены предприятиями повседневного обслуживания (детский сад, школа, клуб, библиотека, ФАП, магазин, почта и некоторые другие), предназначенными для обслуживания собственного населения.

В малолюдных населенных пунктах (ж.-д.ст. Проливы, ж.-д.ст. Ручьи, д. Федосеевка, ж.-д.ст. Пинозеро, с. Колвица), часть из которых используется для дач и садоводств, предприятия обслуживания отсутствуют.

1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры
   1. Анализ положения Мурманской области в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения городского поселения Кандалакша в структуре пространственной организации Мурманской области

Мурманская область, в большей своей части, находится за Полярным кругом. Транспортная инфраструктура представлена железнодорожным, автомобильным, водным и воздушным транспортом. Особенностью Мурманской области является наличие пограничной зоны с Финляндией и Норвегией. Имеются три пограничных перехода.

Важный градостроительный узел сложился вокруг г. Мурманска. В его состав входит особая экономическая зона федерального значения – Мурманская портовая особая экономическая зона «Порт Мурманск». Кроме этой зоны в этот узел вошли города Кола, Молочный, которые фактически граничат друг с другом, села Минькино, Мишуково, роль которых со строительством Мурманского транспортного узла значительно возрастет.

Основная железнодорожная магистраль Мурманск – Санкт-Петербург проходит в меридиональном направлении. Вдоль нее проходит федеральная автодорога «Кола» – М-18. Кроме того, автомобильный транспорт области представлен дорогами территориального значения – региональными, местного и ведомственного значения с различным типом покрытия.

Водный транспорт представлен морским транспортом с указанием морских портов в г. Мурманск – самый крупный порт, в г. Кандалакша. На территории Мурманской области расположено два аэропорта гражданской авиации: в п.г.т. Мурмаши – Мурманский международный аэропорт, и аэропорт Хибины - в г. Апатиты. Кроме этого, линиями малой авиации – вертолеты и самолеты АН-2 – связаны между собой отдельные труднодоступные населенные пункты: Ловозеро-Краснощелье-Каневка-Сосновка, Умба-Варзуга-Чаваньга-Петрино-Чапома.

В целом, плотность дорог в Мурманской области не велика и составляет 18,6 км на 1000 кв. км территории или 3,2 км на 1000 человек, что существенно ниже показателей по Северо-Западному Федеральному округу, но, тем не менее, близко ко среднероссийским показателям.

В области относительно слабо развита транспортная сеть между сельскими населёнными пунктами, население преимущественно сконцентрировано в городах, расположенных вдоль основной и единственной меридиональной транспортной оси.

Восточная часть Мурманской области (Ловозёрский и Терский районы), занимающая около половины всей территории практически не заселена и не обладает транспортной сетью.

Западная часть области (Ковдорский, Печенгский районы, а также западные части Кандалакшского и Кольского районов), не обладают собственной единой транспортной осью, а связаны только тупиковыми ответвлениями с центральной транспортной осью Санкт-Петербург – Мурманск.

Таким образом, можно сказать, что транспортная система Мурманской области является достаточно развитой (особенно в сравнении с другими регионами Севера), так как связывает между собой практически все населённые пункты региона, а сам регион с другими частями страны. Но при этом эта транспортная система не имеет сплошного характера, часто бывает тупиковой и опирается на единственный меридиональный транспортный коридор федерального значения, что осложняет транспортную доступность между отдельными населёнными пунктами.

В целом, можно выделить сильные и слабые стороны развития дорожной сети на территории Мурманской области.

К сильным сторонам относятся:

* развитая сеть транспортных коммуникаций по сравнению с другими Северными регионами России;
* наличие международного аэропорта и крупнейшего в России незамерзающего морского порта;
* наличие электрифицированной железнодорожной сети меридионального направления, а также федеральной автомобильной дороги;
* наличие международных автомобильных пограничных переходов (2 с Финляндией, 1 с Норвегией);
* наличие в области неиспользуемых аэродромов (бывшие военные аэродромы).

К слабым сторонам относятся:

* наличие только одной меридиональной транспортной оси, связывающей Мурманск с другими регионами, отсутствие трасс-дублеров;
* отсутствие вторых путей ж/д на значительном участке, связывающем область с другими регионами России;
* отсутствие автодорог в перспективных для освоения новых горнорудных и туристических районах области;
* низкое качество автомобильных дорог, как федеральных, так и территориальных.

Населенные пункты Кандалакшского района формируют Кандалакшскую групповую систему населенных мест с центром в г. Кандалакша. Подцентрами системы служат городские и сельские поселения – центры муниципальных образований, в их зоне влияния находятся от 2 до 8 населенных пунктов.

Центр групповой системы – г. Кандалакша осуществляет административные и культурно-бытовые функции эпизодического уровня обслуживания для населения района. Подцентры являются административными и культурно-бытовыми центрами периодического уровня обслуживания, часто служат наиболее крупными местами приложения труда, тем самым обеспечивая интенсивные производственные и культурно-бытовые маятниковые передвижения населения входящих в зону их влияния населенных пунктов.

Транспортная инфраструктура района в настоящее время представлена всеми видами транспорта. Лидирующее место в районе по объёму перевозок занимает железнодорожный транспорт. Железнодорожный и автомобильный транспорт имеют преимущественно линейную структуру и лежат в основе планировочного каркаса района. На территории района расположено 9 железнодорожных станций - 7 на линии Петрозаводск – Мурманск и 2 на линии Ручьи Карельские – Алакуртти, самой крупной из них является ж/д ст. Кандалакша.

Зона водного транспорта расположена на территории МО г.п. Кандалакша и состоит из Кандалакшского морского порта .

Воздушный транспорт представлен, в основном, объектами министерства обороны. Объекты воздушного транспорта представлены военным аэродромом в районе с.п. Алакуртти, обслуживающим нужды Министерства обороны РФ.

* 1. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

Внешние связи городского поселения обеспечиваются железнодорожным, автомобильным и морским транспортом. Имеется вертолетная площадка в г. Кандалакше, находящаяся в военном ведомстве.

Железнодорожная линия Петрозаводск – Мурманск, пересекающая город с севера на юг, двухпутная, техническое состояние удовлетворительное. Железнодорожная линия электрифицирована. Размеры движения – семьдесят три пары поездов в среднем в сутки.

Железнодорожная станция Кандалакша является участковой станцией первого класса, имеющей 16 приемоотправочных путей, 2 сортировочных, 6 путей для отстоя вагонов, 2 предохранительных тупика, 2 вытяжных пути, 2 погрузочно-выгрузочных пути. На территории станции располагаются тракционные пути локомотивного депо, пути Кандалакшской дистанции, пути ремонтного вагонного депо, эксплуатационного вагонного депо, пути дистанции электроснабжения, находящиеся в удовлетворительном техническом состоянии.

На станции имеется здание пассажирского вокзала, 1940 года постройки. Также имеются 2 пассажирские платформы общей площадью 2950 кв. м, выполненные из железобетона.

Автомобильное сообщение представлено автобусами пригородного, междугородного (по области) и международного сообщения.

Городской транспорт г. Кандалакша представлен различными видами автомобильного транспорта.

Подробная информация представлена в таблице 4.2-1 и 4.2-2

Перечень внешних автобусных маршрутов

| № п/п | № маршрута | Маршрут следования | Отправление из конечного пункта | Примечание |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Пригородные маршруты | | | | |
| 1 | 121 | Кандалакша - Зеленоборский | 09 - 30; (13 - 00 по средам и пятницам); 16 - 30. | Ежедневно |
| Зеленоборский - Кандалакша | 08 - 00; (11 - 30 по средам и пятницам); 15 - 00. | Ежедневно |
| 2 | 122 | Кандалакша – Африканда (без заезда в п.Нивский) | 05 - 45 | Из г.Полярные зори на Африканду: 06 – 30;  08 – 25;  11 – 15;  13 – 00;  15 - 20; 16 - 50; 19 - 10;  20 - 30 |
| Африканда - Кандалакша | 15 - 10 | Из п.Африканда на г.Полярные зори: 07 – 10;  09 – 20;  12 – 05;  13 – 50;  16 – 05; 17 - 30; 19 - 50;   21 – 00 Из г.Полярные зори на Кандалакшу: 15 – 50 (без заезда в п.Нивский) |
| 3 | 103 | Центр. площадь – Лупче-Савино | 7 - 20;  08 - 25;  13 - 40;   17 - 35; 18 - 45. | В выходные дни: 08 - 35;   11 - 00;   14 - 50;   16 - 10. |
| Лупче-Савино-2 – Центр. площадь | 07 - 55; 09 - 00;  14 - 15; 18 - 10; 19 - 20. | В выходные дни: 09 - 10; 11 - 35; 15 - 25; 16 - 45. |
| 4 | 127 | Кандалакша – Полярные зори - Зашеек | 06 - 10; 07 - 40; 09 - 45; 11 - 00; 12 - 30; 14 - 00; 15 - 30; 16 - 50; 18 - 20; 20 - 20; | В субботние дни: 06 - 10; 07 - 30; 08 - 45; 10 - 10; 12 - 30; 13 - 30; 14 - 30; 15 - 30; 17 - 00; 18 - 10; 20 - 20. В воскресные и праздничные дни: 06 - 10; 08 - 45; 12 - 30; 14 - 00; 16 - 50; 20 - 20. |
| Полярные зори - Зашеек | 07 - 00; 08 - 40; 10 - 35; 11 - 50; 13 - 20; 14 - 50; 16 - 20; 17 - 40; 19 - 10; 21 - 10. | В субботние дни: 07 – 00;08 – 20; 09 – 35; 11 – 00; 12 – 20; 13 – 20;  14 – 20;  15 - 20;  16 – 20;  17 – 50;  19 – 00;  21 – 10. В воскресные и праздничные дни: 07 – 00; 09 – 35; 13 – 20; 14 – 50; 17 – 40; 21 – 10. |
| Зашеек - Полярные зори - Кандалакша | 06 - 30; 07 - 25; 09 - 00; 11 - 05; 12 - 20; 13 - 50; 15 - 25; 17 - 00; 18 - 10; 19 - 40; 21 - 20. | В субботние дни: 07 - 25; 08 - 45; 10 - 05; 11 - 30; 12 - 50; 13 - 50; 14 - 50; 15 - 45; 16 - 45; 18 - 20; 19 - 30; 21 - 20. В воскресные и праздничные дни: 07 - 25; 10 - 05; 13 - 50; 15 - 25; 18 - 10; 21 - 20. |
| Полярные Зори - Кандалакша | 06 - 50; 07 - 45;09 - 20; 1 - 25; 12 - 40; 14 - 15;  15 - 50; 17 - 25; 18 - 35;  20 - 05; 22 - 05. | В субботние дни: 07 - 45; 09 - 10; 10 - 30; 11 - 55; 14 - 15; 15 - 15; 16 - 10; 17 - 10; 18 - 45; 19 - 55; 22 - 05. В воскресные и праздничные дни: 07 - 45; 10 - 30; 14 - 15; 15 - 50; 18 - 35; 22 - 05. |
| 5 | 106 | Кандалакша - Колвица | 06 - 30\*; 07 - 50; 11 - 10\*; 12 - 30; 15 - 30\*; 16 - 50\*; 18 - 10; 21 - 10\*. | Рейсы, отмеченные \*, выполняются до с. Лувеньга. Ежедневно |
| Лувеньга - Кандалакша | 07 - 10; 09 - 25;  11 - 50;  14 - 05; 16 - 10; 17 - 30; 19 - 40; 21 - 50. | Ежедневно |
| Колвица - Кандалакша | 09 - 00; 13 - 40; 19 - 15; | Ежедневно |
| 6 | 115 | Кандалакша – Белое Море | 05 - 55; 09 - 00; 10 - 45; 12 - 35; 15 - 00; 17 - 00; 20 - 10. | Ежедневно |
| Белое Море - Кандалакша | 06 - 50; 09 - 50; 11 - 40; 13 - 30; 16 - 00; 17 - 55; 21 - 05. | Ежедневно |
| Междугородные маршруты | | | | |
| 1 | 221 | Кандалакша - Зареченск | 04 - 10; 17 - 05 | По понедельникам и пятницам |
| Зареченск - Кандалакша | 07 - 00; 19 - 50 | По понедельникам и пятницам |
| 2 | 222 | Кандалакша - Умба | 07 - 30; 17 - 05. | Ежедневно |
| Умба - Кандалакша | 10 - 30; 19 - 50. | Ежедневно |
| 3 | 223 | Кандалакша - Умба - Варзуга | 07 - 30 | По понедельникам, средам и пятницам с пересадкой в Умбе. Отпр. из Умбы: 10 - 30 |
| Варзуга - Умба - Кандалакша | 15 - 00 | По понедельникам, средам и пятницам с пересадкой в Умбе. Отпр. из Умбы: 19 - 00 |
| 4 | 225 | Кандалакша - П.Зори - Мончегорск - ст. Оленья - Мурманск | 05 - 10 | Ежедневно |
| Мурманск - ст. Оленья - Мончегорск - П.Зори - Кандалакша | 17 - 15 | Ежедневно |
| 5 | 229 | Кандалакша - Ковдор | 17 - 05 | Ежедневно |
| Ковдор - Кандалакша | 20 - 30 | Ежедневно |

Показатели, характеризующие автобусные и таксомоторные сообщения

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 01.01.2014 | 01.01.2015 | 01.01.2016 |
| Число городов, поселков городского типа, имеющих:  внутригородское автобусное сообщение | 1 | 1 | 1 |
| Обслуживание легковыми такси | 1 | 1 | 1 |
| Число сельских населенных пунктов, обслуживаемых автобусами и пригородном и междугороднем сообщении | 4 | 4 | 4 |
| Число автобусных маршрутов регулярного сообщения | 6 | 6 | 6 |
| в том числе в сельской местности | - | - | - |
| Длина автобусных маршрутов регулярного сообщения, км | 97,4 | 97,4 | 97,4 |
| в том числе в сельской местности | - | - | - |

Общественный пассажирский транспорт в г. Кандалакша представлен автобусами, эксплуатацию, хранение и ремонт которых осуществляет АК 1443 ОАО «Мурманскавтотранс».

В г. Кандалакша находится Кандалакшский морской торговый порт (КМТП), расположенный в южной части города. В порту осуществляется круглогодичная навигация.

В зимний период судоходство поддерживается с помощью ледоколов. Глубоководные причалы и навигационные условия позволяют принимать крупнотоннажные суда типа Handysize/Handymax - сухогрузные балкеры дедвейтом до 45 тысяч тонн.

Железнодорожные и автомобильные подходы обеспечивают Кандалакшскому морскому торговому порту выход на крупные магистральные дороги страны. Через припортовую железнодорожную станцию «Кандалакша» порт связан с железной дорогой «Санкт-Петербург - Мурманск» (выход на МТК «Север-Юг»). Автомобильным сообщением порт связан с федеральной автодорогой М18 «Санкт-Петербург - Мурманск» («Кола»).

* 1. Характеристика сети дорог городского поселения Кандалакша, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог

Улично-дорожная сеть населенных пунктов городского поселения представляет собой непрерывную систему с учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного, велосипедного и пешеходного движения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки.

Город Кандалакша состоит из четырех микрорайонов: Центральный, Железнодорожный, Нива-3, Лесозавод. Связи между ними затруднены наличием железнодорожных путей, пересекающих город и большими расстояниями.

Основными улицами, связывающими районы города, являются улицы Беломорская, Первомайская, Путейская, Советская, Спекова, Кировская аллея, Чкалова, Кандалакшское шоссе, 1 линия, Новая, Максима Горького. Ширина проезжих частей этих улиц 7 – 12 м.

Улично-дорожная сеть городского поселения представлена улицами (дорогами) с твердым покрытием, которые образуют опорный каркас. В таблице 4.3-1 представлен перечень автомобильных дорог местного значения общего пользования в границах населенных пунктов городского поселения Кандалакша, находящихся в собственности МО «Городское поселение Кандалакша» по состоянию на 01.01.2015 года.

Перечень автомобильных дорог местного значения общего пользования в границах населенных пунктов городского поселения Кандалакша

|  | **Проезжая часть** | | | **Съезды** | | **Тротуары** | | | **Остановки** | | **Трубы** | | **Лестницы** | **Лоток** | **Ограждение** | **ИДН** | **Тип покрытия** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование | Длина | Ширина | Площадь | Длина | Площадь | Длина | Ширина | Площадь | Площадь | шт | шт | длина | шт | грунт ж/б | пешеход барьер |  |  |
| 1 линия | 2545 | 8,4 | 20491 | 118 | 577 | 1270 | 1,8 | 2202 | 114 | 5 |  |  |  |  | 97,7 |  | асфальт |
| 1 км - Питео | 182 | 7,3 | 1328 | 0 | 0 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | ПГС |
| 1176 до ул Зеленая | 413 | 5,9 | 2424 | 0 | 0 |  |  |  |  |  | 1 | 12 |  |  |  |  | ПГС |
| 2 км подъездного пути | 82 | 5,4 | 442 | 0 | 0 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | ПГС |
| 2-я парковая | 400 | 5,0 | 3000 | 0 | 0 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | асфальт |
| 3-я парковая | 400 | 6,0 | 2400 | 0 | 0 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | асфальт |
| 50 лет октября | 180 | 9,6 | 1728 | 31,9 | 144 | 395 | 3,2 | 1219 |  |  |  |  | 2 |  | 60 |  | асфальт |
| Автоподъезд | 1129 | 7,0 | 7913 | 0 | 0 |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 287,95 |  | асфальт |
| Аэронавтов | 359 | 7,3 | 2602 | 68,26 | 560 | 651 | 4,0 | 2034 |  |  |  |  | 3 |  | 23,38 | 2 | асфальт |
| Батюты | 565 | 5,4 | 3031 | 26,05 | 285 | 557 | 2,2 | 1249 |  |  |  |  | 1 |  |  | 2 | асфальт |
| Беломорская | 1082 | 9,2 | 9998 | 10 | 117 | 931 | 2,2 | 2008 | 155 | 4 |  |  |  |  |  |  | асфальт |
| Борисова | 560 | 6,0 | 3360 | 0 | 0 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | асфальт |
| Букина - Кондрашкина | 1739 | 6,3 | 5550 | 16,9 | 149 | 215 | 1,9 | 417 | 21 | 1 | 2 | 21,9 |  | 33,3 |  |  | асфальт |
| Восточная | 200 | 6,0 | 1200 | 0 | 0 |  |  |  | 31 | 1 |  |  |  |  |  |  | асфальт |
| Горького | 467 504 | 9,64 7,42 | 4502 3740 | 109,99 | 1162 | 837 | 2,7 | 2315 | 49 | 2 |  |  | 1 |  |  |  | ПГС асфальт |
| Данилова | 1115 | 10,1 | 11957 | 88,25 | 1087 | 1176 | 3,0 | 3116 |  |  |  |  | 2 |  |  |  | асфальт |
| Данилова - Пронина | 250 | 5,0 | 1250 | 0 | 0 | 100 | 1,7 | 170 |  |  |  |  |  |  |  | 1 | асфальт |
| Данилова - Первомайская | 510 | 11,1 | 5867 | 0 | 0 | 351 | 2,6 | 920 |  |  |  |  |  |  |  | 1 | асфальт |
| Заречная | 1440 | 4,2 | 6064 | 0 | 0 |  |  |  |  |  | 11 | 88,2 |  |  |  |  | асфальт |
| Защитников Заполярья | 250 | 6,6 | 1940 | 25,12 | 189 | 181 | 2,2 | 360 |  |  |  |  |  |  |  |  | асфальт |
| Кировская | 917 | 7,2 | 6573 | 104 | 633 | 886 | 2,9 | 2613 |  |  |  |  | 6 |  | 18,4 |  | асфальт |
| Кировская |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | асфальт |
| Кировская - Спекова 10 | 132 | 5,0 | 664 | 2,4 | 26 | 89 | 2,5 | 215 |  |  |  |  |  |  |  |  | асфальт |
| Кировская - Спекова 2 | 137 | 6,6 | 902 | 8,3 | 57 | 58 | 1,4 | 82 |  |  |  |  |  |  |  |  | асфальт |
| К. шоссе | 2820 | 8,9 | 26566 | 71,65 | 940 | 2192 | 2,4 | 4853 | 157 | 5 | 1 | 14 | 1 | 880 80 | 41,4 10,4 | 3 | асфальт |
| Кировская аллея | 1520 | 8,5 | 12978 | 105,2 | 775 | 2162 | 2,8 | 6574 | 65 | 3 |  |  |  |  | 67,5 |  | асфальт |
| Колвица | 2734 | 4,5 | 12283 | 0 | 0 |  |  |  |  |  | 3 | 17,1 |  |  |  |  | асфальт |
| Колхозная | 279 | 4,4 | 1216 | 0 | 0 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | асфальт |
| Комсомольская | 727 | 9,5 | 7095 | 67,2 | 521 | 865 | 2,1 | 1873 |  |  |  |  |  |  | 18 | 2 | асфальт |
| Кооперативная | 412 | 3,2 | 1314 | 0 | 0 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | асфальт |
| Курасова | 481 | 7,0 | 3367 | 0 | 0 | 102 | 1,5 | 153 |  |  |  |  |  |  |  |  | асфальт |
| Линейная | 285 | 6,4 | 1813 | 0 | 0 | 245 | 1,6 | 392 |  |  |  |  |  |  |  |  | асфальт |
| Локомотивная | 1888 | 7,0 | 13165 | 4,15 | 73 | 191 | 2,0 | 377 |  |  | 1 | 10,3 |  |  | 33,85 |  | асфальт |
| Лувеньга | 1668 | 5,2 | 8714 | 0 | 0 | 172 | 1,4 | 238 |  |  | 2 | 22 | 2 |  |  |  | асфальт |
| Лувеньга+Брусничная | 2264 | 4,9 | 11179 | 0 | 0 | 172 | 1,4 | 238 |  |  | 2 | 22 | 2 |  |  |  | асфальт |
| Лувеньга ВСЯ | 4272,5 | 5,0 | 21496 | 0 | 0 | 708 | 1,4 | 1904 |  |  | 2 | 22 | 2 |  |  |  | асфальт |
| Лупче -Савино 2 от моста | 384,41 | 7,1 | 2740 | 0 | 0 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | асфальт |
| Лупче -Савино 2 до моста | 2089,22 | 5,7 | 11888 | 0 | 0 |  |  |  |  |  | 3 | 29,9 |  |  |  |  | асфальт |
| Мурманская | 700 | 12,0 | 8400 | 0 | 0 | 275 | 2,4 | 660 |  |  |  |  |  |  |  |  | асфальт |
| Мурманская - Спекова | 224 | 9,0 | 2025 | 0 | 0 | 120 | 3,0 | 353 |  |  |  |  | 1 |  |  |  | асфальт |
| Небрежная | 1713 | 9,0 | 15401 | 167,35 | 1159 | 1853 | 2,1 | 3838 | 48 | 4 |  |  | 2 |  |  | 2 | асфальт |
| Набережная - Первомайская | 335 | 5,9 | 1960 | 0 | 0 | 335 | 2,5 | 838 |  |  |  |  |  |  |  |  | асфальт |
| Наймушина | 445 | 7,0 | 3115 | 46,3 | 544 | 431 | 1,8 | 776 | 19 | 1 |  |  |  |  |  |  | асфальт |
| Новая | 588 | 10,4 | 6512 | 58,37 | 444 | 947 | 3,9 | 3651 | 100 | 2 |  |  | 3 |  | 142,87 | 2 | асфальт |
| Объездная | 4441 | 7,6 | 33911 | 71,45 | 1284 |  |  |  | 131 | 6 | 1 | 11,3 |  |  |  |  | асфальт |
| Партизанская | 460 | 7,5 | 3468 | 0 | 0 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | асфальт |
| Первомайская | 1788 | 14,1 | 25464 | 130,05 | 969 | 2957 | 4,4 | 13067 | 181 | 5 |  |  | 9 | 15,6 | 381,85 | 3 | асфальт |
| Питео | 415 | 6,0 | 2707 | 29,97 | 366 | 574 | 1,8 | 1026 |  |  |  |  |  |  | 60 | 2 | асфальт |
| Полярные Зори | 150 | 5,5 | 825 |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 1 |  |  |  | асфальт |
| Полярная | 424 | 9,6 | 4062 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | асфальт |
| Привокзальная площадь | 202 | 30,8 | 6230 | 0 | 0 | 61 | 8,2 | 500 | 91 | 2 |  |  |  |  |  |  | асфальт |
| Пронина | 1297 | 8,4 | 10908 | 122,6 | 908 | 2283 | 3,2 | 7320 | 64 | 2 |  |  | 5 |  | 70 | 1 | асфальт |
| Путейская | 720 | 11,0 | 7906 | 14,35 | 249 | 297 | 2,1 | 617 | 366 | 5 | 1 | 13 | 1 |  | 18 |  | асфальт |
| Путепроводная | 2540 | 8,8 | 22321 | 20 | 489 |  |  |  | 154 | 6 | 5 | 58,55 |  |  |  |  | асфальт |
| Речная | 700 | 3,7 | 2609 | 0 | 0 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | асфальт |
| Сквер у фантана |  |  |  | 0 | 0 |  |  | 1500 |  |  |  |  |  |  |  |  | асфальт |
| Советская | 572 | 8,4 | 5663 | 28,15 | 168 | 902 | 2,6 | 2356 |  |  |  |  |  |  | 163 | 1 | асфальт |
| Спекова | 1566 | 8,2 | 12830 | 174,55 | 1519 | 2146 | 2,4 | 5145 | 231 | 6 | 9 | 63,7 | 7 | 1176 110 | 288,05 | 6 | асфальт |
| Уверова | 361 | 8,0 | 2903 | 18 | 146 | 414 | 2,2 | 931 |  |  |  |  |  | 114 |  |  | асфальт |
| Фрунзе | 851,69 | 6,3 | 5363 | 25,7 | 131 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | асфальт |
| Фрунзе - Спекова | 285,48 | 6,4 | 1816 | 0 | 0 |  |  |  |  |  | 1 | 8 |  |  |  |  | асфальт |
| Чкалова | 1328 | 8,4 | 11180 | 100,55 | 833 | 2026 | 2,8 | 5650 | 33 | 2 |  |  |  |  |  |  | асфальт |
| Шевчука | 561 | 6,5 | 3640 | 6,2 | 41 | 477 | 2,4 | 1158 |  |  |  |  | 1 |  |  |  | асфальт |
| Школьный проезд | 308 | 3,7 | 1123 | 125 | 478 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | асфальт |
| Лестница и тротуар за "Кандой" |  |  |  |  |  |  |  | 150 |  |  |  |  | 1 |  |  |  | ж/б |
| Лестница у ГКЦ |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 1 |  |  |  | дерев |
| Пешеходный мост |  |  |  |  |  |  |  | 280 |  |  |  |  |  |  |  |  | дерев |
| Тротуар до Кировской д. 20 |  |  |  |  |  |  |  | 70 |  |  |  |  |  |  |  |  | асфальт |
| Тротуар от ост до Кировской 24 |  |  |  |  |  |  |  | 170 |  |  |  |  |  |  |  |  | асфальт |
| Зеленая зона Данилова |  |  |  |  |  |  |  | 7343 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Итого: | 40953 |  | 348843 | 1970,26 | 16892 | 29092,1 |  | 78401 | 1989 | 61 | 19 | 182,85 | 48 | 2056 | 1300,4 396,05 | 28 |  |

Предполагается строительство путепровода через железнодорожные пути между улицами Путейская и Путепроводная.

В связи с предлагаемым градостроительным развитием микрорайона Лесозавод, предусматривается развитие и уличной сети, которая будет соединяться дорогами с внешней федеральной дорогой.

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

Автомобильный парк городского поселения преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам.

Состав транспортных средств: легковой транспорт, пассажирский транспорт (в основном автобусы средней и малой вместимости), грузовой транспорт (в том числе: крупногабаритный и перевозящий опасные грузы), сельхозтехника (перегоняется по согласованию в основном в ночное время), мототранспорт (незначительное количество).

Состав автомобильного парка городского поселения представлен в таблице ниже.

Количество транспортных средств

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Транспортные  средства | Ед. измерения | Существующее состояние  (2017 г.) | Ед. на 1000 жителей |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1. | Легковой транспорт: | Ед. | 13 858 | - |
| 1.1 | - личный | Ед. | 13 441 | 438 |
| 1.2 | - служебный | Ед. | 417 | - |
| 2. | Грузовые машины | Ед. | 849 | - |
| 3. | Автобусы | Ед. | 188 | - |
| 4. | Мотоциклы  (индивидуальные) | Ед. | 388 | - |
| 5. | Итого  Количество автотранспорта | Привед. ед. | 15283 | 498 |

Хранение индивидуального автотранспорта осуществляется преимущественно в гаражах боксового типа, расположенных как в промышленно-коммунальных зонах города, так и в жилой застройке. Список гаражно-строительных кооперативов представлен в таблице 4.4-2.

Список гаражно-строительных кооперативов в   
г. Кандалакше

| **ГСК** | **Блок** | **Примечания** |
| --- | --- | --- |
| 1 | 51:18:0040121:14-23 | ул. Данилова |
| 2 | 51:18:0040109:58,59 | ул. Питео |
| 3 | 51:18:0040114:57 | ул. 50 лет Октября |
| 4 | 51:18:0030123:16-32 | ул. Полярные Зори |
| 5 | 51:18:0040106:62-66 | ул. Пронина, в районе милиции |
| 7 | 51:18:0040109:55,56 | ул. Рыбацкая |
| 8 | 51:18:0040104:71,72 | ул. Пионерская |
| 9 | 51:18:0010117:30 | ул. Батюты |
| 10 | 51:180040124:32,33 | ул. Партизанская, в районе АЗС |
| 11 | 51:18:0030104:32-41 | ул. Спекова, в районе гор электросети |
| 12, 12а | 51:18:004011:53-62 | ул. Рыбацкая |
| 13 | 51:18:0020101:35-56 | ул. Объездная |
| 14 | 51:18:0030113:10-24 | ул. Путепроводная |
| 15 | 51:18:0030123:16-32 | ул. Мурманская |
| 16 | 51:18:0050106:42-46 | ул. Восточная |
| 17, 17а | 51:18:0030106:54-56 | ул. Советская |
| 18, 18а | 51:18:0010106:12-16 | ул. Зеленая |
| 19 | 51:18:0010109:68-69 | ул. Полярная, ул. Чкалова |
| 20 | 51:18:0010109:50,60 | ул. Полярная, ул. Чкалова |
| 21 | 51:18:0010109:61 | ул. Полярная, ул. Чкалова |
| 22 | 51:18:0010109:52,53 | ул. Полярная, ул. Чкалова |
| 23 | 51:18:0040110:17-24 | ул. Морской узел |
| 25 | 51:18:0030123:16-32 | ул. Полярные Зори |
| 27 | 51:18:0030101:4-8 | в районе ул. Фрунзе |
| 28 | 51:18:0010102:32,33,34 | в районе КАЗа |
| 31 | 51:18:0040110:15 | ул. Рыбацкая |
| 32 | 51:18:0010106:17-22 | ул. Зеленая |
| 33 | 51:18:0010109:47,48,51 | ул. Полярная, ул. Чкалова |
| 34 | 51:18:0010102:29-31 | в районе КАЗа |
| 35 | 51:18:0040117:31-38 | ул. Партизанская |
| 36 | 51:18:0040111:63 | ул. Рыбацкая |
| 37,37а | 51:18:0010122:24-37 | в районе ДК «Металлург» |
| 38 | 51:18:0050106:47-52 | ул. Восточная |
| 39 | 51:18:0010109:66 | ул. Полярная, ул. Чкалова |
| 40 | 51:18:0010109:55 | ул. Полярная, ул. Чкалова |
| 41 | 51:18:0010109:56 | ул. Полярная, ул. Чкалова |
| 42 | 51:18:0010109:57 | ул. Полярная, ул. Чкалова |
| 44 | 51:18:0040109:54 | ул. Рыбацкая |
| 46 | 51:18:0030111:0042 | в районе дома № 20,  ул. Кировская |
| 47 | 51:18:0040101:7,8,9 | в районе ж/д больницы, ул. Набережная |
| 48 | 51:18:0020101:35-56 | ул. Объездная |
| 51 | 51:18:0030119:12-24 | ул. Мурманская |
| 54 | 51:18:0040111:70-76 | район очистных сооружений |
|  | 51:18:0030111:19,20,44 | район Арктикфрюза |
| 57 | 51:18:0030105:48-52 | район ул. Спекова |
| 56 | не стоит на кадастровом учете | в блоке 0030111 |
| Потреб. кооператив № 66 | 51:18:040104:24 | в районе дома № 149 по ул. Набережная |
|  | 51:18:0040103:28 | в районе дома № 224 по ул. Набережная |
| ООО «Агат» | 51:18:0040109:44 | в районе дома № 5 по ул. Защитников Заполярья и дома №11 по ул. Питео |
| ГСК б/н | 51:18:0010109:49,54,58,59,62,63,64,65,67 | ул. Полярная, ул. Чкалова |
| Лодочные гаражи | 51:18:0040111:64-69 | ул. Рыбацкая, на берегу Кандалакшского залива |

Общая площадь, занятая гаражами, составляет около 35,2 га, что позволяет обеспечить 11 753 автомобиля (из расчета 30 кв. м на машину). Существующей площади гаражей недостаточно для хранения индивидуального автотранспорта. Парковочные места также имеются не в достаточном количестве, учреждения соцкультбыта и дворовые территории не в полной мере обеспечены парковочными местами.

Большинство передвижений в поселении приходится на личный автотранспорт и пешеходные сообщения. Проектирование системы общественного транспорта должно полностью отвечать требованиям, предъявляемым в части, касающейся обеспечения доступности объектов общественного транспорта для населения, и, в том числе, для его маломобильных групп.

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

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

* 1. Характеристика движения грузовых транспортных средств

Основной грузооборот на территории городского поселения осуществляется при помощи железнодорожного и водного транспорта.

Кандалакшский морской торговый порт - стивидорный оператор в морском порту Кандалакша. Порт Кандалакша основан в 1915 году и расположен в черте города Кандалакша Мурманской области Российской Федерации, на восточном побережье Кандалакшского залива. Порт Кандалакша связан с важнейшими водными коридорами страны: Северный морской путь и Беломорско-Балтийский канал.

В морском порту Кандалакша 5 причалов, общая длина причальной линии 584,5 метра. Постановка судов к причалам №№ 1,2,3,4 производится как непосредственно к причалу, так и с использованием специальных понтонов размером 12x8 метров. Порт предназначен для перегрузки навалочных и генеральных грузов, для чего имеются портовые краны грузоподъёмностью 10-20 тонн, площадь крытых складов 11,05 тысяч кв. метров, открытых складов 25,58 тысяч кв. метров.

Основной груз Кандалакшского морского торгового порта – каменный уголь энергетических марок угледобывающих предприятий Группы компаний ТАЛТЭК. В настоящее время стивидорная компания в большей части работает с экспортным направлением в страны Европы и Северной Африки. Одним из важнейших направлений деятельности терминала является перевалка генеральных грузов Арктического направления для обеспечения строительства военной инфраструктуры и освоения нефте- и газоконденсатных месторождений в Русском секторе Арктики, а также для обеспечения строительства и модернизации портов вдоль трасс Северного морского пути.

* 1. Анализ уровня безопасности дорожного движения

Из всех источников опасности на автомобильном транспорте наибольшую угрозу для населения представляют дорожно-транспортные происшествия. Основная часть происшествий происходит из-за нарушения правил дорожного движения, превышения скоростного режима и неудовлетворительного качества дорожных покрытий.

Хроническое недофинансирование мероприятий, направленных на ремонт и содержание привело к тому, что в настоящее время имеющаяся дорожная сеть поселения требует капитального ремонта и реконструкции. Стремительно возрастающее количество автомобилей, особенно в частной собственности граждан привело к увеличению транспортных потоков и соответственно с учетом технического состояния дорог, усугубляет ситуацию, связанную с безопасностью дорожного движения.

Крупными авариями на автотранспорте могут быть дорожно-транспортные аварии с участием пассажирских автобусов с числом пострадавших и погибших от 10 человек.

Сведения об аварийности на автомобильном транспорте в муниципальном образовании представлены в таблице 4.6-1.

Данные об аварийности на автомобильном транспорте в городском поселении Кандалакша в период с 2012 по 2016 гг.

| **№ п/п** | **Год** | **Количество дорожно-транспортных происшествий** | **Рост(+)/убыль(-) количества дорожно-транспортных происшествий к предыдущему году** |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | 2012 | 1006 | - |
| 2 | 2013 | 1031 | +25 |
| 3 | 2014 | 929 | -102 |
| 4 | 2015 | 774 | -155 |
| 5 | 2016 | 696 | -78 |

Как видно из таблицы, количество дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) за 2016 год сократилось по отношению к 2012 году на 310, что составляет 30,8%. Более наглядно динамика уменьшения количества ДТП представлена на рисунке ниже.

Рис.1 – Динамика изменения количества ДТП в городском поселении Кандалакша в период 2012-2016 гг.

Однако, ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения. Для эффективного решения данной проблемы необходимо непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

В целях сокращения количества дорожно-транспортных происшествий, необходимо оборудовать улично-дорожную сеть современными средствами снижения скоростей, средствами регулировки движения. Одним из важных технических средств организации дорожного движения являются дорожные знаки, информационные указатели, предназначенные для информирования об условиях и режимах движения водителей и пешеходов, светофоры, камеры фото- и видеофиксации. Качественное изготовление дорожных знаков, правильная их расстановка в необходимом объеме и информативность оказывают значительное влияние на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и в целом повышают комфортабельность движения. Для эффективного решения проблем с дорожно-транспортной аварийностью и обеспечения снижения ее показателей необходима установка камер фото- и видеофиксации. Данные комплексы должны ставиться на участках дорог с плохой видимостью, около школ, на перекрестках, а также в местах повышенной концентрации нарушителей ПДД и там, где произошло более трех ДТП с пострадавшими за последний год. Также необходимо продолжать системную реализацию мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и их обеспеченность финансовыми ресурсами,

1. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории городского поселения
   1. Рост численности населения

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

Расчет численности населения произведен Генеральным планом городского поселения Кандалакша по коэффициенту естественного роста с учетом предпосылок демографического роста и миграции.

Принимается:

- численность населения на расчетный срок (2032 год) – 47 982,75 человек;

При расчете численности населения на расчетный срок учитывались следующие допущения:

* возможность повышения численности населения при исполнении мероприятий по жилищному и социальному развитию;
* выполнение мероприятий программы по переселению граждан РФ;
* выполнение мероприятий программы по доступному жилью для граждан РФ.

Мероприятия по улучшению демографической ситуации:

1. Выполнение государственных программ по обеспечению доступным жильем, реформированию и модернизации ЖКХ.

2. Модернизация производств, увеличение производственных площадей, которые повлекут увеличение доходов населения, создание новых рабочих мест, привлечение в поселение квалифицированных кадров из других регионов.

3. Развитие сферы туризма, которая также повлечет увеличение благосостояния жителей города, рост количества рабочих мест.

4. Создание предпосылок для развития малого предпринимательства.

5. Поддержка и развитие социальной сферы.

6. Оказание содействия переселению граждан в городское поселение Кандалакша из других регионов.

* 1. Жилищный фонд

Обеспечение населения качественным жильем является одной из важнейших социальных задач, стоящих перед муниципалитетом. Капитальное исполнение, полное инженерное обеспечение, создание предпосылок для эффективного развития жилищного строительства с использованием собственных ресурсов – это приоритетные цели в жилищной сфере.

Муниципальная жилищная политика – совокупность систематических решений и мероприятий, направленных на удовлетворение потребностей населения в жилье.

При планировании решения вопросов, связанных с обеспечением потребности населения в жилищном фонде, выделяются следующие направления:

1. Строительство нового жилья на свободных территориях;

2. Повышение качества жилья за счет:

* сноса ветхого жилого фонда;
* строительства нового, капитального ремонта и реконструкции муниципального жилого фонда;
* полного инженерного обеспечения жилого фонда, независимо от формы собственности.

3. Обеспечение условий безопасности и санитарного благополучия проживания в существующем жилом фонде.

* 1. Направления экономического развития

В городском поселении, обладающей высоким природным и рекреационным потенциалом для зимнего и летнего отдыха, созданы все предпосылки для развития крупного туристско-рекреационного комплекса межрегионального, общероссийского и международного значения.

Природные ландшафты Кольского полуострова благоприятны для развития: горнолыжного, экологического, приключенческого, спортивного, этнографического и других видов туризма. Предпочтение отдается развитию активных видов туризма (экстремальный, экологический, рекреационный лов рыбы, охота, зимние сафари на снегоходах и оленьих упряжках, зимняя рыбалка, сплав, пешеходные и лыжные туры и др.) Развитие туризма намечено в рамках имеющихся международных проектов в сфере туризма и создаваемых туристско-рекреационных зонах.

В случае реализации проектных мероприятий территории туристско-рекреационных зон смогут принимать до 350 тыс. туристов в год к 2030 г.

В последнее время одной из самых быстро развивающихся сфер экономики является малое предпринимательство. Оно также позволит не только стабилизировать социально-экономическое положение, но и пополнит рынок труда новыми вакансиями, а, следовательно, сократить безработицу и улучшить материальное положение населения.

Малый бизнесприсутствует во всех отраслях экономики, при этом доминирующее положение занимает в торговле, общественном питании, непроизводственных видах бытового обслуживания, в сфере кредитования и страхования, однако уровень его развития еще недостаточно высок.

В целом экономическое развитие муниципального образования носит удовлетворительный характер, при определенных обстоятельствах может иметь все предпосылки к своему дальнейшему экономическому росту.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приведет к значительным потерям экономики и населения, поскольку является одним из наиболее существенных ограничений темпов роста социально-экономического развития городского поселения, поэтому совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования местного значения важно для муниципального образования. Это в будущем позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, а это в свою очередь приведет к экономическому росту и стабильности.

* 1. Развитие транспортной инфраструктуры

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

В период реализации программы не прогнозируется значительного изменения численности населения, к 2032 году численность населения в городском поселении Кандалакша составит 47 983 человек. С учетом сложившейся экономической ситуации, характер и объемы передвижения населения и перевозки грузов практически не изменяются. Транспортная инфраструктура по видам транспорта не претерпит существенных изменений. Транспортная связь с местными и региональными населенными пунктами будет осуществляться наземным транспортом, внутри населенного пункта - личным транспортом и пешеходным сообщением.

В сельских населённых пунктах необходимо осуществлять мероприятия по дальнейшему развитию уличной сети, в том числе строительство и реконструкция проезжих частей улиц, строительство и реконструкция тротуаров.

Размещение в дальнейшем гаражей индивидуальных владельцев во всех населённых пунктах будет определяться потребностью и перспективным характером освоения территорий населённых пунктов.

Для достижения цели по развитию современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике, необходимо решить задачу, связанную с модернизацией улично-дорожной сети.

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования. В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной инфраструктуры, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. Так, Программой предусмотрено качественное содержание и капитальный ремонт дорог.

В соответствии с СП 42.13330.2011 «СНиП 2.07.01-89\*. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений». Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\* введена дифференциация улиц по категориям и принята классификация улично-дорожной сети с учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности движения транспорта на отдельных участках и положения улиц в транспортной схеме населенных пунктов:

* магистральные улицы и дороги
* основные улицы и дороги местного значения;
* прочие улицы и дороги, проезды.

Параметры улично-дорожной сети должны быть доведены до нормативных и отвечать назначенной категории.

Основными направлениями развития дорожной сети в период реализации Программы будет являться сохранение протяженности, соответствующим нормативным требованиям, автомобильных дорог общего пользования, за счет ремонта и капитального ремонта автомобильных дорог; поддержание автомобильных дорог на уровне, соответствующем категории дороги, путем нормативного содержания дорог, повышения качества и безопасности дорожной сети. При выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использованием специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ. При этом текущий ремонт, в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д. Проведенный анализ эффективности работ по текущему ремонту и ремонту путем замены верхнего слоя покрытия показывает, что при объеме работ, превышающем 20% от общей площади покрытия, текущий ремонт является неэффективным. Поэтому в Программе предпочтение отдается капитальному ремонту.

В структуре развития транспортного сообщения особое внимание необходимо уделить развитию велосипедных сообщений для движения по территории г. Кандалакша. Для этих целей Программой предусмотрено строительство велосипедных дорожек. Велосипедные дорожки, как правило, надлежит проектировать для одностороннего движения шириной не менее 2,2 м на самостоятельном земляном полотне, у подошвы насыпей или за пределами откосов выемок.

Некапитальное покрытие на участках улично-дорожной сети приводит к высокой запыленности воздуха. Для круглогодичного содержания автомобильных дорог на территории городского поселения Программой предлагается приобретение в лизинг посыпальной машины (АРЗАМАС КО-829А1), грейдера и вакуумной подметально-уборочной машины.

Для достижения цели по повышению комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы в области автомобильных дорог необходимо решить задачи, связанные с повышением надежности и безопасности движения на автомобильных дорогах местного значения, а также обеспечением устойчивого функционирования дорожной сети и транспортной безопасности дорожного хозяйства. Дороги местного значения в направлениях движения пешеходов необходимо оборудовать средствами снижения скоростей, средствами регулировки движения. Следует продолжать установку дорожных знаков по мере необходимости. Программой рекомендуется разработать Схему расположения дорожных знаков в городском поселении Кандалакша. Приобретаемые дорожные знаки должны строго соответствовать номенклатуре, установленной ГОСТ Р 52289-2004 «Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утв. Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 № 120-ст).

* 1. Снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру городского поселения и характер дорожно-транспортной сети, отсутствие дорог с интенсивным движением в районах жилой застройки, можно сделать вывод о сравнительно благополучной экологической ситуации в части воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

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

* сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта;
* мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

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

* уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств;
* стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (не нефтяного происхождения) топливо-энергетических ресурсов;
* увеличение дорог с твердым покрытием в населенных пунктах.

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

* разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;
* обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

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

Отставание развития дорожной сети сдерживает социально-экономический рост во всех отраслях экономики и уменьшает мобильность передвижения трудовых ресурсов. Диспропорция роста перевозок к объёмам финансирования дорожного хозяйства приводит к существенному ухудшению состояния автомобильных дорог и, как следствие, к росту доли дорожно-транспортных происшествий, причиной которых так же служит неудовлетворительные дорожные условия.

Потери от дорожно-транспортных происшествий, связанные с гибелью и ранениями людей, с повреждением автомобильного транспорта, влекут за собой расходы бюджетной системы на медицинское обслуживание, административные расходы и расходы по восстановлению технического оснащения дорог. На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории городского поселения. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан.

1. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры городского поселения

Проектируемые транспортные схемы населенных пунктов являются органичным развитием сложившихся структур с учетом увеличения пропускной способности, организации безопасности движения, прокладки новых улиц и дорог.

Целями Программы являются:

* 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.

Для достижения цели по развитию современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике, необходимо решить задачу, связанную с увеличением протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям. Это позволит увеличить пропускную способность дорожной сети, улучшить условия движения автотранспорта и снизить уровень аварийности за счет ликвидации грунтовых разрывов, реконструкции участков автомобильных дорог местного значения, имеющих переходный тип проезжей части.

Для достижения цели по повышению доступности услуг транспортного комплекса для населения в области автомобильных дорог необходимо решить задачу, связанную с созданием условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения.

Для достижения цели по повышению комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы в области автомобильных дорог необходимо решить задачи, связанные с повышением надежности и безопасности движения на автомобильных дорогах местного значения, а также обеспечением устойчивого функционирования дорожной сети и транспортной безопасности дорожного хозяйства. Дороги местного значения в направлениях движения пешеходов необходимо оборудовать средствами снижения скоростей, средствами регулировки движения.

Целью программы в области безопасности дорожного движения является сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий. Условиями ее достижения является решение следующих задач:

* снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;
* развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях - спасение жизней.

Основные ожидаемые конечные результаты реализации программы:

* сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий;
* снижение тяжести последствий;
* создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети в городском поселении Кандалакша.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса муниципального образования должны стать:

* расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;
* ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
* строительство улично-дорожной сети на территории районов нового жилищного строительства;
* строительство тротуаров и пешеходных пространств для организации системы пешеходного движения в населенных пунктах.

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

Предусмотренный программой комплекс мероприятий по планировочной организации территории и развитию транспортной инфраструктуры:

* создаст условия повышения качества работы транспортной инфраструктуры городского поселения;
* даст возможность снижения затрат по доставке и отправке грузов в другие регионы;
* даст возможность развития производственного комплекса проектируемой территории;
* создаст условия для привлечения инвестиций;
* создаст условия для развития социально-экономических связей, улучшения экологической обстановки и безопасности проживания населения на территории городского поселения.

1. Мероприятия и целевые показатели программы

Основными факторами, определяющими направления разработки и последующей реализации Программы, являются:

* тенденции социально-экономического развития городского поселения, характеризующиеся повышением численности населения, развитием рынка жилья, сфер обслуживания и экономики;
* состояние существующей системы транспортной инфраструктуры;
* перспективное строительство, направленное на улучшение жилищных условий граждан.

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

В рамках задачи, предусматривающей увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям, предусмотрены мероприятия по реконструкции перегруженных движением участков автомобильных дорог, ликвидации грунтовых разрывов и реконструкции участков дорог, имеющих переходный тип дорожного покрытия проезжей части.

В рамках задачи, предусматривающей меры по обеспечению устойчивого функционирования автомобильных дорог общего пользования местного значения, намечены мероприятия по организационной и правовой поддержке реализации задач муниципального заказчика Программы, направленные на проведение работ в целях государственной регистрации прав на объекты недвижимости дорожного хозяйства муниципальной собственности, установление придорожных полос автомобильных дорог местного значения и обозначение их на местности, информационное обеспечение дорожного хозяйства, выполнение работ и оказание услуг, направленных на обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования местного значения, выполнение работ и оказание услуг, направленных на правовое обеспечение реализации Программы.

Основой эффективной реализации мероприятий программы является точность и своевременность информационного обеспечения всех ее участников.

Основными задачами мероприятия по информационному обеспечению являются:

* создание и поддержание единого информационного пространства в целях надежного управления дорожным хозяйством и эффективного контроля деятельности дорожных организаций и предприятий, привлеченных к выполнению мероприятий программы, а также повышения качества обслуживания пользователей дорог;
* обеспечение дорожных организаций необходимой информацией по реализации мероприятий программы;
* информирование населения о ходе выполнения программы и ее итогах, а также разъяснение ее целей и задач.

В основу построения улично-дорожной сети положена идея увеличения числа связей между существующими и планируемыми районами на территории муниципального образования и включение улично-дорожной сети городского поселения в автодорожную систему региона.

В соответствии с уровнем в иерархии улиц должен быть выполнен поперечный профиль каждой из них.

Неизменными должны остаться ширина проезжих частей, типы развязок и основные направления движения. При подготовке комплексной транспортной схемы муниципального образования эти поперечные профили и схемы развязок могут быть откорректированы.

При проектировании улиц и дорог в районах нового жилищного строительства необходимо соблюдать проектную ширину улиц в красных линиях, что позволит избежать в дальнейшем реализации дорогостоящих мероприятий по изъятию земельных участков и сноса объектов капитального строительства с целью расширения улиц. Проектируемые улицы должны размещаться, таким образом, на рельефе, чтобы было выполнено требование соблюдения нормативных уклонов. Необходимо уделять особое внимание проектированию и строительству основных улиц в условиях наличия сложных геоморфологических факторов.

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

* ремонт существующей сети автомобильных дорог общего пользования местного значения, в том числе и улично-дорожной сети, улучшение их транспортно-эксплуатационного состояния;
* реконструкция существующих улиц и дорог городского поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц внутри населённых пунктов;
* строительство тротуаров;
* обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования, находящихся в границах населённых пунктов муниципального образования.

В дальнейшем необходимо предусматривать организацию мест стоянок автомобилей возле зданий общественного назначения с учётом прогнозируемого увеличения уровня автомобилизации населения.

Предполагается, что ведомственные и грузовые автомобили будут находиться на хранении в коммунально-складской и промышленной зоне городского поселения. Постоянное и временное хранение легковых автомобилей населения предусматривается в границах приусадебных участков.

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

Мероприятия по данному разделу:

1. Формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением (весь период).
2. Обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию безбарьерной среды (весь период).

Мероприятиями Программы в части развития внешнего транспорта будут следующие:

1. Учет в территориальном планировании муниципального образования мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог федерального и регионального значения (весь период).
2. Обеспечение при разработке проектов планировки и межевания резервирования коридоров перспективного строительства автомобильных дорог (весь период).
3. Обеспечение соблюдения режима использования полос отвода и охранных зон автомобильных дорог федерального и регионального значения (весь период) в рамках полномочий органов местного самоуправления.

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения, предусмотрены мероприятия, включающие направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог, создание интеллектуальных систем организации движения, развитие надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства и обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Повышение уровня безопасности на автомобильных дорогах местного значения предполагается достигать за счет обустройства пешеходных переходов, освещения участков автомобильных дорог, установления искусственных неровностей, дорожных знаков, светофоров, нанесения дорожной разметки и других мероприятий.

Достижение целей повышения безопасности дорожного движения на территории планируется за счет реализации следующих мероприятий:

* оборудование перекрестков светофорами;
* проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ;
* информационно-пропагандистское обеспечение мероприятий по повышению безопасности дорожного движения;
* профилактика детского дорожно-транспортного травматизма;
* обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения;
* развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах;
* проведение проверок знаний ПДД водителей, осуществляющих пассажирские перевозки, во время государственного технического осмотра юридических лиц;
* обеспечение контроля за проведением предрейсовых и послерейсовых, а также текущих медосмотров водителей транспортных средств, осуществляющих пассажирские и грузовые перевозки, силами медработников в соответствии с требованиями приказа МЗ РФ от 14.07.2003 года № 308 «О медицинском освидетельствовании на состояние опьянения»;
* подготовка, проведение обучения и аттестации спасателей созданных поисково-спасательных формирований;
* развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов и повышение безопасности дорожных условий;
* развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;
* организации деятельности по предупреждению аварийности.

Исходя из существующего положения и перспективных тенденций развития транспортной инфраструктуры городского поселения Кандалакша, данной Программой предложен перечень следующих мероприятий:

* Строительство мостового автомобильного путепровода через железную дорогу в г. Кандалакша с подъездными путями.
* Строительство автодороги ул. Питео – ул. Шпальная.
* Реконструкция объездной дороги .
* Реконструкция автодороги по ул. Брусничная в с. Лувеньга.
* Освещение автодороги по ул. Восточная.
* Строительство перекрёстка в районе мостового автомобильного путепровода через железную дорогу в г. Кандалакша.
* Реконструкция ул. Горького.
* Распространение и опубликование в средствах массовой информации пропагандистской продукции по вопросам безопасности дорожного движения, а также информации о ДТП на дорогах муниципального образования.
* Оснащение автодорог г. Кандалакша техническими средствами фото-видео фиксации нарушений ПДД, работающими в автоматическом режиме, с целью повышения эффективности профилактических мер.
* Приобретение и установка на автодорогах муниципального образования дорожных знаков, соответствующих новым нормативным требованиям.
* Обустройство остановочных площадок автобусных павильонов.
* Строительство велосипедных дорожек.
* Ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично- дорожной сети.
* Строительство тротуаров и пешеходных пространств для организации системы пешеходного движения по территории населенного пункта.
* Приобретение посыпальной машины, грейдера, вакуумной подметально-уборочной машины.

Основные расчетные параметры уличной сети в пределах населенных пунктов и городского поселения принимаются в соответствии с СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» и Региональными нормативами градостроительного проектирования Мурманской области.

Выполнение включённых в Программу организационных мероприятий и инвестиционных проектов, при условии разработки эффективных механизмов их реализации и поддержки со стороны местных администраций, позволит достичь целевых показателей транспортной инфраструктуры городского поселения. Достижение целевых индикаторов в результате реализации программы комплексного развития характеризует будущую модель транспортной инфраструктуры городского поселения Кандалакша.

Целевые индикаторы и показатели Программы представлены в таблице 7-1.

Целевые индикаторы и показатели Программы

| № п/п | Наименование индикатора | Единица измерения | Показатели по годам | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022-2032 |
| 1 | Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения | % | 17 | 15 | 13 | 10 | 8 | 0 |
| 2 | Обеспеченность постоянной круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием | % | 90 | 90 | 93 | 95 | 98 | 100 |
| 3 | Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям | % | 83 | 85 | 87 | 90 | 92 | 100 |
| 4 | Протяженность велосипедных дорожек | м | 0 | 0 | 500 | 500 | 500 | 500 |
| 5 | Обеспеченность транспортного обслуживания населения | % | 89 | 90 | 93 | 95 | 97 | 100 |

1. Финансовое обеспечение программы

Основной целью Программы является развитие современной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение доступности и безопасности услуг транспортного комплекса для населения городского поселения.

Для достижения основной цели программы необходимо решить следующие задачи:

* выполнение комплекса работ по поддержанию, оценке надлежащего технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и искусственных сооружений на них (содержание дорог и сооружений на них), а также других объектов транспортной инфраструктуры;
* выполнение комплекса работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности (ремонт дорог);
* выполнение комплекса работ по замене или восстановлению конструктивных элементов автомобильных дорог, дорожных сооружений и их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильных дорог и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности (капитальный ремонт дорог и сооружений на них);
* подготовка проектной документации на строительство, реконструкцию капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них;
* увеличение протяженности, изменение параметров автомобильных дорог общего пользования, ведущее к изменению класса и категории автомобильной дороги (строительство или реконструкция дорог и искусственных сооружений на них).

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

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета Мурманской области и бюджета муниципального образования городское поселение Кандалакша, а также внебюджетные источники. Объемы финансирования мероприятий из регионального бюджета определяются после принятия региональных программ и подлежат уточнению после формирования регионального бюджета на соответствующий финансовый год с учетом результатов реализации мероприятий в предыдущем финансовом году.

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

При реализации программы предполагается привлечение финансирования из средств дорожного фонда.

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

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

Ориентировочная стоимость мероприятий определена по проектам объектов-аналогов, Каталогам проектов повторного применения для строительства объектов социальной и инженерной инфраструктур, Укрупненным нормативам цена строительства 2014 года (НЦС 81-02-2014), изданным Министерством регионального развития РФ, по существующим сборникам ФЕР в ценах и нормах 2001 года. Стоимость работ пересчитана в цены 2017 года с коэффициентами согласно:

* Постановлению № 94 от 11.05.1983г. Государственного комитета СССР по делам строительства;
* Письму № 14-Д от 06.09.1990г. Государственного комитета СССР по делам строительства;
* Письму № 15-149/6 от 24.09.1990г. Государственного комитета РСФСР по делам строительства;
* Письму № 2836-ИП/12/ГС от 03.12.2012г. Министерства регионального развития Российской Федерации;
* Письму № 21790-АК/Д03 от 05.10.2011г. Министерства регионального развития Российской Федерации.

Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий. Объем средств на реализацию программы указан в таблице 8-1.

Объем средств для реализации Программы

| **Наименование мероприятия** | **Финансовые потребности, тыс. руб.** | | | | | | | **Источник финансирования** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **всего** | **2017 год** | **2018 год** | **2019 год** | **2020 год** | **2021 год** | **2022-2035 годы** |
| Строительство и реконструкция проезжих частей улиц и тротуаров | 1 835 252,12 | 119 247,76 | 58 169,64 | 58 169,64 | 58 169,64 | 58 169,64 | 1 483 325,8 | МБ, РБ, ФБ |
| Строительство мостового автомобильного путепровода через железную дорогу в г. Кандалакша с подъездными путями | 262 387,35 | - | 12 387,35 | 50 000,00 | 100 000,00 | 100 000,00 | - | МБ, РБ, ФБ |
| Строительство автодороги ул. Питео – ул. Шпальная | 11 794,8 | - | 2 000,0 | 6794,8 | 3 000,0 | - | - | МБ, РБ, ФБ |
| Реконструкция объездной дороги (освещение тротуара) | 193 906,00 | - | 53 906,00 | 80 000,00 | 60 000,00 | - | - | МБ, РБ, ФБ |
| Реконструкция автодороги по ул. Брусничная в с. Лувеньга | 14 531,2 | 3 000,0 | 8 531,2 | 3 000,0 | - | - | - | МБ, РБ, ФБ |
| Освещение автодороги по ул. Восточная | 270, 0 | 70,0 | 200,0 | - | - | - | - | МБ, РБ, ФБ |
| Строительство перекрёстка в районе мостового автомобильного путепровода через железную дорогу в г. Кандалакша | 26 090,0 | - | 3 000,0 | 10 000,0 | 8 090,0 | 5 000,0 | - | МБ, РБ, ФБ |
| Реконструкция ул. Горького | 99 075,9 | - | 6 000,0 | 43 075,9 | 30 000,0 | 20 000,0 | - | МБ, РБ, ФБ |
| Распространение и опубликование в средствах массовой информации пропагандистской продукции по вопросам безопасности дорожного движения, а также информации о ДТП на дорогах муниципального образования | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Оснащение автодорог г. Кандалакша техническими средствами фото-видео фиксации нарушений ПДД, работающими в автоматическом режиме, с целью повышения эффективности профилактических мер | ПСД | - | - | - | - | - | - | МБ |
| Приобретение и установка на автодорогах муниципального образования дорожных знаков, соответствующих новым нормативным требованиям | ПСД | - | - | - | - | - | - | МБ |
| Обустройство остановочных площадок автобусных павильонов | ПСД | - | - | - | - | - | - | МБ |
| Строительство велосипедных дорожек  (1000 м²) | 1 154, 1 | - |  | - | - | 1 154,1 | - | МБ, РБ, ФБ |
| Приобретение посыпальной машины (АРЗАМАС КО-829А1) в лизинг | 2 955,0 | - | 738,75 | 738,75 | 738,75 | 738,75 | - | МБ |
| Приобретение грейдера в лизинг | 7 500,0 | - | 1 875,0 | 1 875,0 | 1 875,0 | 1 875,0 | - | МБ |
| Приобретение вакуумной подметально-уборочной машины в лизинг | 1 500,0 | - | 375,0 | 375,0 | 375,0 | 375,0 | - | МБ |
| Итого по объектам | 2 456 416,47 | 122 317,76 | 147 182,94 | 254 029,09 | 262 248,39 | 187 312,49 | 1 483 325,8 | МБ, РБ, ФБ, ВИ |
| НДС 18 % | 442 154,96 | 22 017,19 | 26 492,93 | 45 725,24 | 47 204,71 | 33 716,25 | 266 998,64 |  |
| **Итого (с НДС)** | **2 898 571,43** | **144 334,95** | **173 675,87** | **299 754,33** | **309 453,10** | **221 028,74** | **1 750 324,44** | **МБ, РБ, ФБ, ВИ** |

Примечания:

1. \*ФБ – федеральный бюджет, РБ – региональный бюджет, МБ – местный бюджет городского поселения, ВИ – внебюджетные источники, ПСД – проектно-сметная документация.

Расчет произведен в соответствии с нормативными документами, указанными выше.

Общая потребность в капитальных вложениях по муниципальному образованию 2 670 682,75 тыс. рублей, значительную долю занимают бюджетные средства.

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

1. Оценка эффективности мероприятий программы

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 поселения, предусмотренных в целях финансирования мероприятий муниципальной программы.

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



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

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

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

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

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

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

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

Уровень исполнения финансирования программы в целом определяется по формуле:

Фф

Уэф = ----------,

Фп

где:

Уэф - уровень исполнения финансирования муниципальной программы за

отчетный период, процентов;

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

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

Уровень исполнения финансирования представляется целесообразным охарактеризовать следующим образом:

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

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

Муниципальным заказчиком Программы и ответственным за ее реализацию является Администрация муниципального образования городское поселение Кандалакша.

Реализация Программы осуществляется на основе:

* Муниципальных контрактов, заключенных в соответствии с законодательством о размещении заказов на поставки товаров, выполнения работ, оказания услуг для государственных и муниципальных нужд в соответствии с Федеральным законом от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд»;
* Условий, порядка и правил, утвержденных федеральными, областными и муниципальными нормативными правовыми актами.

Реализация муниципальной программы осуществляется в соответствии с планом реализации муниципальной программы, разрабатываемым на очередной финансовый год и содержащим перечень значимых контрольных событий муниципальной программы с указанием их сроков и ожидаемых результатов.

План реализации муниципальной программы составляется ответственным исполнителем с участниками муниципальной программы и утверждается постановлением Администрации муниципального образования городское поселение Кандалакша, курирующим данное направление ежегодно, не позднее 01 декабря текущего финансового года.

Участники муниципальной программы ежегодно не позднее 15 июля текущего финансового года представляют предложения по включению в план реализации муниципальной программы.

Внесение изменений в план реализации муниципальной программы, не влияющих на параметры муниципальной программы, план с учетом изменений утверждается не позднее 5 рабочих дней со дня принятия решения о внесении изменений.

Ответственный исполнитель:

* обеспечивает разработку муниципальной программы и утверждение в установленном порядке проекта постановления Администрации муниципального образования городское поселение Кандалакша об утверждении муниципальной программы;
* формирует в соответствии с методическими рекомендациями структуру муниципальной программы, а также перечень участников муниципальной программы;
* организует реализацию муниципальной программы, вносит предложения Главе муниципального образования городское поселение Кандалакша об изменениях муниципальной программы и несет ответственность за достижение целевых индикаторов и показателей муниципальной программы, а также конечных результатов ее реализации;
* подготавливает отчеты об исполнении плана реализации муниципальной программы (с учетом информации, представленной участниками муниципальной программы);
* подготавливает отчет о реализации муниципальной программы по итогам года, согласовывает и утверждает проект постановления Администрации муниципального образования городское поселение Кандалакша об утверждении отчета в соответствии с Регламентом Администрации муниципального образования городское поселение Кандалакша.

Участник муниципальной программы:

* осуществляет реализацию мероприятий подпрограммы, входящих в состав муниципальной программы, в рамках своей компетенции;
* представляет ответственному исполнителю (соисполнителю) предложения при разработке муниципальной программы в части мероприятий подпрограммы, входящих в состав муниципальной программы, в реализации которых предполагается его участие;
* представляет ответственному исполнителю информацию, необходимую для подготовки ответов на запросы соответствующих организаций;
* представляет ответственному исполнителю информацию, необходимую для подготовки отчетов об исполнении плана реализации и отчета о реализации муниципальной программы по итогам года в срок до 15 января года, следующего за отчетным.

Муниципальный заказчик Программы с учетом выделяемых на реализацию программы финансовых средств ежегодно уточняет целевые показатели и затраты по программным мероприятиям, механизм реализации Программы, состав исполнителей в информации о результатах и основных направлениях деятельности получателей средств бюджета муниципального образования городское поселение Кандалакша в установленном порядке.

Муниципальный заказчик Программы направляет:

* ежегодно в Администрацию муниципального образования городское поселение Кандалакша (далее – Администрация) предоставляется отчет о реализации муниципальной программы за год (далее – годовой отчет) в соответствии с Порядком разработки, реализации и оценки эффективности муниципальных программ городского поселения (далее – Порядок);
* ежегодно в сроки, установленные Порядком и сроками разработки прогноза социально-экономического развития городского поселения, составления проекта бюджета городского поселения на плановый период, в раздел – отчеты о ходе работ по Программе, а также об эффективности использования финансовых средств.

В случае несоответствия результатов выполнения Программы целям и задачам, а также невыполнения показателей результативности, утвержденной Программой, муниципальный заказчик готовит предложения о корректировке сроков реализации Программы и перечня программных мероприятий, согласует предложения с комиссией Администрации муниципального образования городское поселение Кандалакша по рассмотрению и согласованию показателей результативности деятельности Администрации муниципального образования городское поселение Кандалакша (далее - комиссия Администрации муниципального образования городское поселение Кандалакша).

В случае поддержки комиссией муниципального образования городское поселение Кандалакша предложения о приостановлении либо прекращении реализации действующей Программы муниципальный заказчик вносит соответствующий проект постановления Администрации муниципального образования городское поселение Кандалакша в соответствии с регламентом муниципального образования городское поселение Кандалакша.

По Программе, срок реализации которой завершается в отчетном году, Администрация муниципального образования городское поселение Кандалакша, муниципальный заказчик, подготавливает и представляет отчет о ходе работ по Программе и эффективности использования финансовых средств за весь период ее реализации на рассмотрение комиссии Администрации муниципального образования городское поселение Кандалакша.

Отчеты о ходе работ по Программе по результатам за год и за весь период действия Программы подготавливает Администрация муниципального образования городское поселение Кандалакша, муниципальный заказчик, и вносит соответствующий проект постановления Администрации муниципального образования городское поселение Кандалакша в соответствии с Регламентом Администрации муниципального образования городское поселение Кандалакша.

Отчеты о ходе работ по Программе по результатам за год и весь период действия Программы подлежат утверждению постановлением Администрации муниципального образования городское поселение Кандалакша не позднее одного месяца до дня внесения отчета об исполнении бюджета муниципального образования городское поселение Кандалакша в Совет депутатов городского поселения Кандалакша.

Муниципальный заказчик Программы выполняет свои функции во взаимодействии с заинтересованными органами государственной власти Российской Федерации и органами исполнительной власти Мурманской области.

Отбор организаций, исполнителей Программы, осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации о закупках для муниципальных нужд.

Функции органов местного самоуправления по управлению и развитию транспортным комплексом городского поселения выглядят следующим образом:

* разработка схемы движения транспорта;
* регулирование транспортных перемещений (размещение светофоров, строительство пешеходных переходов, мостов);
* организация работы муниципального пассажирского транспорта;
* установление тарифов на перевозки;
* принятие правил и порядка организации работы транспорта;
* разработка графиков и диспетчеризация движения транспорта;
* контроль за соблюдением графиков движения;
* разработка схемы развития улично-дорожной сети;
* выдача муниципального заказа на пассажирские и специализированные перевозки и заключение контрактов.

Основными документами, определяющими порядок функционирования и развития транспортной инфраструктуры в городском поселении Кандалакша, являются:

* Градостроительный кодекс Российской Федерации. Закон Российской Федерации от 29 декабря 2004 г. № 190-ФЗ (с изменениями [Федеральным законом от 7 марта 2017 года N 31-ФЗ](http://docs.cntd.ru/document/420393269)).
* Федеральный закон Российской Федерации от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
* Федеральный закон Российской Федерации от 24 ноября 1995 г. № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации».
* Федеральный закон Российской Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».
* Федеральный закон от Российской Федерации 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».
* Постановление Правительства Российской Федерации от 1 декабря 1998 г. 1420 «Об утверждении правил установления и использования придорожных полос федеральных автомобильных дорог общего пользования».
* Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».
* ГОСТ Р 52289-2004\* Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств. Утвержден Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. № 120-ст.
* ГОСТ Р 52282-2004 Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования. Методы испытаний. Утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. № 109.
* ГОСТ Р 52766-2007. Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования (утв. Приказом Ростехрегулирования от 23.10.2007 N 270-ст) (ред. от 09.12.2013).
* «СП 42.13330.2011. Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\*» (утв. Приказом Минрегиона России от 28.12.2010 № 820).
* СП 34.13330.2012 «СНиП 2.05.02-85\* Автомобильные дороги» (утв. Приказом Министерства регионального развития РФ от 30 июня 2012 г. № 266).
* СП 113.13330.2012 «СНиП 21-02-99\* Стоянки автомобилей.» (утв. приказом Министерства регионального развития РФ от 29 декабря 2011 г. № 635/9).
* Схема территориального планирования Мурманской области.
* Генеральный план городского поселения Кандалакша.
* Проекты планировки и проекты межевания территории.
* Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры.

В рамках реализации настоящей Программы не предполагается проведение институциональных преобразований, структуры управления и взаимосвязей при осуществлении деятельности в сфере проектирования, строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры. Нормативно-правовая база для Программы сформирована и не изменяется.