**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ «ВЕЛЬСКОЕ» ПЕРВАЯ ОЧЕРЕДЬ 2017; РАСЧЕТНЫЙ СРОК 2027 гг.**

2016 г.

**ПАСПОРТ**

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование программы** | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Вельское» первая очередь 2017; расчетный срок 2027 гг. |
| Основание для разработки программы | Статья 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации от 29 декабря 2004 года №190-ФЗ;  Статья 5 Федерального закона от 29 декабря 2014 года №456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» |
| **Наименование заказчика и разработчиков программы** | Заказчик: Администрация муниципального образования «Вельское»  Разработчик: Администрация муниципального образования «Вельское» |
| **Цели и задачи программы** | Цель программы - обеспечение сбалансированного перспективного развития транспортной инфраструктуры города Вельска в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.  Задачи программы:  а)безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности), на территории города Вельска;  б)доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования города Вельска;  в)развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории города Вельска;  г)развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в городе Вельске;  д) создание условий для управления транспортным спросом;  е)создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;  ж) создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;  з)создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения;  и)эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры. |
| **Целевые показатели (индикаторы) реализации программы** | Технико-экономические, финансовые и социально-экономические показатели развития транспортной инфраструктуры, включая показатели безопасности , качество эффективности и эффективности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности. |
| **Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры** | Мероприятия программы (инвестиционные проекты) направлены на развитие объектов транспортной инфраструктуры по направлениям:  а)мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта;  б)мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов;  в)мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства;  г)мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения;  д)мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб;  е)мероприятия по развитию сети дорог.  а)комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков;  б)мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем;  в)мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения;  г)мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности. |
| **Срок и этапы реализации программы** | Первая очередь 2017; расчетный срок 2027 гг. |

1. **Перспективные показатели развития поселения для разработки программы**
   1. **Характеристика поселения**

Вельское городское поселение («МО «Вельское») расположено на юге Вельского муниципального района в 550 км от г. Архангельска и 260 км от г. Вологды.

Вельский район расположен на юге Архангельской области и граничит с Коношским, Няндомским, Шенкурским, Устьянским районами Архангельской области, на юге – с Вологодской областью. Территория района составляет 10,06 тыс. км2.

Основными элементами планировочной структуры Вельского района являются:

* главный планировочный центр – г. Вельск;
* межхозяйственные центры – поселки городского типа Усть-Шоноша, Кулой, Солгинский и д. Долматово.
* местные центры – центральные усадьбы и усадьбы отдельных сельскохозяйственных предприятий района, перспективные поселки лесозаготовительных предприятий.



В состав Вельского городского поселения входят 3 населённых пункта: город Вельск и 2 сельских населённых пункта (деревни: Дюковская и Плесовская) и железнодорожная станция Вага..

Вельское городское поселение граничит в Вельском муниципальном районе: на западе и юге – с МО «Усть-Вельское», на востоке – с МО «Аргуновское», на севере – с МО «Усть-Вельское» и МО «Муравьевское».

Для территории Вельского городского поселения характерна высокая плотность постоянного населения. Плотность населения Вельского городского поселении составляет 1000 чел./км2; плотность населения Вельского муниципального района – порядка 7 чел./км2.

Через территорию поселения проходит однопутная железная дорога Коноша – Котлас, федеральная автодорога Москва – Архангельск и региональная автодорога Коноша – Вельск – Шангалы.

Особенностью рассматриваемого муниципального образования является расположение на его территории административного центра Вельского муниципального района – г. Вельска.

МО «Вельское» расположено на юге Архангельской области, в междуречье рек Вага и Вель, в месте их слияния. Центральным населенным пунктом является город Вельск.

Вельск является одним из древнейших северных городов. История освоения Вельских земель насчитывает по археологическим данным более 10 тысяч лет. Годом основания принято считать 1137 год – время первого упоминания о селении у Вели в грамоте новгородского князя Святослава Ольговича « Уставе о церковной дани». В 1397 г. о нем говорится как о Вельском погосте Важской волости, принадлежащем Великому Новгороду.

После упорной борьбы между новгородскими и московскими князьями за обладание Заволочьем, Московское государство в конце XV века присоединило к себе земли по Ваге и Двине, и с 1550 г. Вельский погост становится посадом. « Да сыну своему, - говорится в завещании Ивана III, - даю Заволоцкую землю всю, Онего и Каргополь, и все Поонежье и Двину, и Вагу, и Кокшеньгу, и Вельский погост, и Холмогоры, и Двинскую и Заволоцкую землю».

Позднее при царе Федоре Иоановиче, все земли были пожалованы Борису Годунову, а при Василии Шуйском стали вотчиной его брата Дмитрия.

Важские земли были довольно привлекательным местом: ежегодный доход от них достигал 3200 рублей серебром.

В 1613 г. Земской совет приговорил Важскую землю в вотчину князя Трубецкого. В XVII веке в Поважье были дворцовые, государственные и монастырские земли.

Во время польско-литовской интервенции Важские волости направили в помощь князю Дмитрию Пожарскому на защиту Москвы отряд ратников, и оказали содействие деньгами. Военное лихолетье не обошло стороной и Вельский посад. Польско-литовский отряд в 1613 г. захватил и разорил его.

В 1780 году согласно Указу Екатерины II, Вельск получил звание уездного города Вологодской губернии.

На городском гербе, в нижней его части, была изображена бочка с дегтем на золотом поле в знак того, что « обыватели сего города оным производят знатный торг».

Кроме смолы большим спросом в торговле с Архангельском и зарубежными странами пользовались рожь, овес, льняное семя, льняное волокно. В уезде и городе продавались рыба, кожа, посуда. Но, несмотря на это, основным занятием вельчан еще долго оставалось смолокурение, начало которого восходит к XVI в.

Проводились в Вельске ярмарки и торжки. Особенно многолюдной была Афанасьевская ярмарка, на которую приезжали купцы из Москвы, Ярославля, Вологды, Верховажья, Галича, Шенкурска, Каргополя.

Связующей нитью уезда и города был Московский тракт. По нему постоянно возили товары, отправляли почту, вдоль него находились трактиры и постоялые дворы.

В 1895 году Вельское земство ходатайствовало о строительстве к городу железной дороги, « как естественному центру льняного и смолокуренного производства», однако в ходатайстве было отказано, и железная дорога появилась в Вельске лишь в 1942 году.

К началу XX века в городе впервые появились и каменные строения. В это время в городе насчитывается 10 улиц, 258 домов, 5 церквей. Население же его не превышало двух тысяч человек. В основном это были крестьяне, мещане, военные, купцы и чиновники Вельского удельного округа.

С 70-х годов XIX века Вельск стал местом политической ссылки. Здесь отбывали наказание один из организаторов Морозовской стачки в Орехово-Зуеве П.А.Моисеенко, будущий советский государственный и партийный деятель Д.Г.Смидович, писатель П.А.Бляхин, первый марийский композитор И.С. Палантай (Ключников) и другие. В 1907 году уездными политссыльными была организована Вельская группа РСДРП, просуществовавшая вплоть до 1913 г.

События октября 1917 г. не внесли в быт города и уезда каких-либо особых изменений. Оживление жизни произошло лишь в 1918-1920 годах, когда Вельск был объявлен прифронтовым городом на осадном положении в связи с угрозой его захвата интервентами. После победы над англо-американскими войсками на Севере установилась советская власть.

С разгромом интервентов и установлением советской власти, проводившей политику « военного коммунизма» в Вельском уезде в 1921 г. было связано мартовское восстание крестьян. Непосредственным поводом к нему послужил вывоз собранного по продразверстке хлеба. Стихийно начавшись, восстание продолжалось немногим более двух недель и было в последствии жестоко подавлено большевиками. К суду было привлечено 454 человека, из них 450 было приговорено к различным срокам заключения, а 4 – к расстрелу. Тела расстрелянных организаторов восстания захоронены в сквере на центральной улице города, на этом месте поставлен памятник.

Незначительной передышкой на пути « строительства нового общества» стал период НЕПа. Бесплатное распределение земли по едокам, поощрение торговли, кредитных товариществ, закупочных и сбытовых кооперативов привело к быстрому росту середняцких хозяйств. С конца 20-х гг. в Вельском уезде, как и по всей стране, началась принудительная коллективизация и индустриализация производства, зачастую носившая варварский характер и сопровождавшаяся так называемым «наступлением на кулака». В результате этого в 1930 году в Вельском районе оказались раскулаченными 541 хозяйство из 14071.

Одновременно с этим Вельский район и сам вновь стал местом новых ссылок и лагерей. Силами заключенных Севдвинлага в 1940-ые гг. было осуществлено строительство Печорской (ныне Северной) железной дороги, сыгравшей в последствии большую роль в развитии города и района.

В 1929 г. Вельск стал центром Северного края (с 1937 г. – Архангельской области).

Современный Вельск – административный, промышленный и культурный центр Вельского района с населением 26,0 тысяч человек.

* 1. **Прогноз численности и состава населения**

**Динамика численности населения МО «Вельское» и г. Вельска**

**за период 1979-2007гг.**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Год | Население, тыс. чел. | | | | Прирост (убыль), тыс. чел. |
| Всего | г. Вельск | д.Дюковская | д.Плесовская |
| 1 | 1979 | 24,50 | 24,0 | 0,20 | 0,30 | - |
| 2 | 1989 | 26,50 | 26,1 | 0,20 | 0,20 | +2,00 |
| 3 | 1992 | 27,43 | 27,0 | 0,19 | 0,24 | +0,93 |
| 4 | 1993 | 27,30 | 26,9 | 0,17 | 0,23 | -0,13 |
| 5 | 1994 | 27,32 | 26,9 | 0,19 | 0,23 | +0,02 |
| 6 | 1995 | 27,16 | 26,7 | 0,20 | 0,26 | -0,16 |
| 7 | 1996 | 27,13 | 26,7 | 0,20 | 0,23 | -0,03 |
| 8 | 1997 | 27,25 | 26,8 | 0,21 | 0,24 | +0,12 |
| 9 | 1998 | 27,24 | 26,8 | 0,20 | 0,24 | -0,10 |
| 10 | 1999 | 27,14 | 26,7 | 0,20 | 0,24 | -0,10 |
| 11 | 2000 | 26,84 | 26,4 | 0,20 | 0,24 | -0,30 |
| 12 | 2001 | 26,66 | 26,2 | 0,20 | 0,26 | -0,18 |
| 13 | 2002 | 26,85 | 26,4 | 0,20 | 0,25 | +0,19 |
| 14 | 2003 | 26,97 | 26,5 | 0,20 | 0,27 | +0,12 |
| 15 | 2004 | 26,77 | 26,3 | 0,20 | 0,27 | -0,20 |
| 16 | 2005 | 26,66 | 26,2 | 0,20 | 0,26 | -0,11 |
| 17 | 2006 | 26,56 | 26,1 | 0,20 | 0,26 | -0,10 |
| 18 | 2007 | 26,49 | 26,0 | 0,21 | 0,28 | -0,07 |

Как показывают диаграммы, за последние восемь лет происходило постепенное снижение численности населения в городском поселении. Так в среднем численность населения снижалась на 0,7-1,0% по сравнению с предыдущим годом. За период 2000-2007 годы количество людей в г. Вельске уменьшилось на 0,4 тыс. человек, или на 1,5%. В тоже время за аналогичный промежуток времени численность жителей д. Плесовская увеличилась на 40 человек и по состоянию на 01.01.2008 года составила 280 человек. Количество жителей д. Дюковская – 210 чел.

На динамику численности поселения влияет множество факторов, главные из которых – естественная убыль населения и миграционные процессы. Естественное движение населения характеризуется превышением показателей смертности населения над рождаемостью, что характерно для большинства городов Российской Федерации.

**Показатели естественного движения населения г. Вельска**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель/год | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
| Число родившихся, чел. | 260 | 278 | 252 | 256 | 289 | 299 | 313 | 303 | 293 | 321 |
| Коэффициент рождаемости, ‰ | 9,7 | 10,4 | 9,5 | 9,8 | 10,9 | 11,3 | 11,9 | 11,6 | 11,2 | 12,3 |
| Число умерших, чел. | 363 | 435 | 414 | 392 | 410 | 408 | 419 | 382 | 399 | 322 |
| Коэффициент смертности, ‰ | 13,5 | 16,3 | 15,7 | 15,0 | 15,5 | 15,4 | 15,9 | 14,6 | 15,3 | 12,4 |
| Естественный прирост/убыль, чел. | -103 | -157 | -162 | -136 | -121 | -109 | -106 | -79 | -106 | -1 |

Миграционный процесс характеризовался оттоком городского населения в более крупные города Архангельской, Вологодской областей и России в целом, однако, приток населения в Вельск из сельской местности и других регионов страны был в большем объеме. Подобное миграционное движение обусловлено в основном ситуацией на рынке труда. Безработица двигала сельских жителей района в районный центр, а его жители, не находя надлежащего применения своим силам в г. Вельске, перемещались в более развитые в промышленном отношении города.

Однако результаты последней переписи населения показали, что процесс урбанизации, в основном, прекратился, миграционные процессы заметно спали и практически стабилизировались.

Возникшая с 1994 года тенденция некоторого сокращения численности населения города, происходила, в основном, за счет естественной убыли, среди основных причин которой можно снижение уровня жизни населения, его социальной защищенности, значительное сокращение доходов граждан и увеличение расходов.

**Показатели механического движения населения г. Вельска**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель/год | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
| Число прибывших, чел. | 771 | 560 | 441 | 361 | 700 | 460 | 410 | 332 | 255 | 306 |
| Число прибывших, на 1000 чел. | 28,8 | 21,0 | 16,7 | 13,8 | 26,5 | 17,4 | 15,6 | 12,7 | 9,8 | 11,8 |
| Число выбывших, чел. | 675 | 528 | 526 | 392 | 445 | 330 | 492 | 340 | 263 | 388 |
| Число выбывших, на 1000 чел. | 25,2 | 19,8 | 19,9 | 15,0 | 16,8 | 12,4 | 18,7 | 13,0 | 10,1 | 14,9 |
| Миграционный прирост/убыль, чел. | +114 | +32 | -85 | -31 | +255 | +130 | -82 | -8 | -8 | -82 |

**Общий прирост (убыль) населения г. Вельска за 1998-2007 годы**

Миграционные процессы служили сдерживающим фактором значительного снижения численности населения города, обусловленного отрицательным естественным приростом.

В нижеследующей таблице приведено распределение численности населения города по основным возрастным группам (в % от общей численности населения.):

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Группы / года | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
| Моложе трудоспособного  возраста (до 16 лет)  возраста | 25 | 25 | 25 | 24 | 23 | 22 | 21 | 21 | 20 |
| Трудоспособное | 58 | 59 | 59 | 59 | 60 | 62 | 63 | 63 | 63 |
| Старше трудоспособного | 17 | 16 | 16 | 17 | 17 | 16 | 16 | 16 | 17 |

Удельный вес численности детей в общей численности населения города сократился на 6,1 %, в то время как уровень людей в трудоспособном возрасте вырос на 6 %, а в пенсионном возрасте остается примерно на одном и том же уровне.

Согласно официальной статистике уровень безработицы составляет 1.6 % от общего числа трудоспособного населения. Учитывая уровень латентной безработицы можно предположить, что реально не трудоустроено 4-5 %. Высок уровень и людей с частичной занятостью. При этом по сравнению с предыдущими годами уровень безработицы снизился почти в 2,5 раза.

**Выводы:**

1. В г. Вельске за период 1998-2007 годы наблюдается убыль населения, при этом сокращение осуществляется в большей степени за естественной убыли населения. Механический отток населения направлен, главным образом, в крупные города Архангельской, Вологодской областей, где имеется большее предложение на рынке труда, выше уровень жизни и уровень доходов населения.

2. Причинной естественной убыли населения является превышение уровня смертности над уровнем рождаемости.

* 1. **Прогноз развития промышленности**

Экономика МО «Вельское», как отмечалось выше, представлена в основном лесоперерабатывающими, и сельскохозяйственными производственными предприятиями, поэтому и прогноз развития, представленный Генеральным планом муниципального образования, в основном затрагивает данную отрасль.

Схемой территориального планирования муниципального образования «Вельское» Архангельской области разработаны мероприятия по увеличению промышленной и сельскохозяйственной продукции, а также развитию агропромышленного комплекса.

В связи с особенностями системы расселения и демографической ситуации, характерными для МО «Вельское» Генеральным планом предложено три типа развития: сценарий умеренного развития, индустриально-транзитный сценарий, инновационный сценарий.

В рамках модернизационного типа выделены следующие направления развития предприятий:

- сохранение, развитие и модернизация существующих сельскохозяйственных и лесоперерабатывающих производственных предприятий;

- развитие объектов сервисного обслуживания;

Данные мероприятия, как ожидается, будут способствовать росту занятости трудоспособного населения внутри муниципального образования и сокращению трудовой миграции.

При выборе инерционного типа развития предлагается несколько иной план действий:

- сохранение существующих сельскохозяйственных и лесоперерабатывающих производственных предприятий;

- модернизация и частичное развитие существующих предприятий строительных материалов и дорожного строительства.

Схемой территориального планирования МО «Вельский муниципальный район» предложены направления развития экономики всего района, часть из них может быть применена для МО «Вельское»:

- развитие среднего бизнеса в области деревообработки, сельхозпроизводства;

- развитие малого бизнеса;

- развитие мясомолочной продукции и животноводства.

В связи с тем, что сельское хозяйство является основной производственной отраслью на территории муниципального образования, первоочередные мероприятия по развитию экономики затрагивают именно данную сферу:

- расширение посевных площадей;

- организация переработки и производства различных видов экологически чистых продуктов из дикорастущих растений (грибы, ягоды), кедровые орехи, лекарственно-техническое сырье;

- организация агрофирм, позволяющих объединить разрозненные стадии единого технологического процесса: производство – хранение – скупка – переработка – реализация, ряд сервисных услуг по информационному обеспечению и страхованию отдельных видов деятельности.

«Схемой территориального планирования МО «Вельский муниципальный район» не предусмотрено размещение инвестиционных площадок на территории МО «Вельское».

* 1. **Прогноз развития застройки поселения**

Общий объем жилищного фонда по городскому поселению в целом определялся по проектным этапам на основе расчетной численности населения и норм обеспеченности общей площадью.

При выполнении расчетов учитывались: сложившаяся структура, физический износ и движение жилищного фонда за истекший срок.

Генеральным планом предусматривается реконструкция и регенерация существующей усадебной застройки. Она должна решатся заменой ветхого жилого фонда на капитальные постройки с соблюдением современных норм и правил. Большую роль в создании города будет играть увеличение строительства коттеджной застройки с высоким уровнем благоустройства.

Выбытие жилищного фонда по естественной амортизации было принято на весь проектный период 0,2% в год. В основу расчетов необходимого размера нового жилищного строительства для городского поселения в течение проектного периода были заложены следующие факторы:

* численность населения:

1. существующая 26,5 тыс. человек,

2) I очередь 27,0 тыс. человек,

3) расчетный срок 28,0 тыс. человек;

* норма обеспеченности общей площадью на одного жителя:

1) существующая 19,8 м2,

2) I очередь 23,0 м2,

3) расчетный срок 27,0 м2.

* необходимость компенсации убыли существующего жилищного фонда.

**Расчет потребности в жилфонде на период 2008-2027 гг.**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатель | 2007 г. | I очередь (2017г.) | Расчетный срок (2027г.) |
| Население, тыс. чел | 26,50 | 27,00 | 28,00 |
| Средняя жилищная обеспеченность населения, кв. м/чел. | 19,80 | 23,00 | 27,00 |
| Убыль жилого фонда, тыс. м2 | - | 10,42 | 9,25 |
| Сохраняемый жилфонд, тыс. м2 | - | 518,03 | 611,75 |
| Новое жилищное строительство, тыс. м2 | - | 102,97 | 144,25 |
| Жилищный фонд  к концу периода, тыс. м2 | 528,45 | 621,00 | 756,00 |

Жилищный фонд городского поселения к 2017 году увеличится на 92,55тыс. м2, к концу расчетного срока – на 227,55 тыс. м2 и достигнет 756,0 тыс. м2.

Из существующего жилфонда сохраняется к 2027 году – 96%.

Общий объем выбытия жилфонда на весь проектируемый период определился в 19,67 тыс. м2 (4%).

При выборе территории для нового жилищного строительства учитывались следующие факторы:

* + - 1. наличие количества свободных от застройки земель, пригодных для жилищного строительства;
      2. выявление территорий, застроенных в настоящее время аварийным и ветхим фондом;
      3. необходимость приближения районов расселения к центрам приложения труда.

Учитывая вышеприведенные факторы, проектом рекомендуется разместить некоторый объем нового строительства на свободных территориях.

Намеченная генеральным планом реконструкция носит комплексный характер. Наряду с размещением новых жилых кварталов генплан предусматривает создание общественных и спортивных центов, организацию системы зеленых насаждений, создание рациональной транспортной инфраструктуры, благоустройство санитарно-защитных зон вокруг производственных объектов, упорядочение промышленно-складских территорий города.

В связи с проведением намеченных проектом мероприятий по реконструкции города потребуется снести к концу расчетного срока ориентировочно 19,67 тыс. кв. м общей площади жилых домов, то есть в пределах 4% существующего жилищного фонда.

**Распределение сносимого жилищного фонда по причинам убыли**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Перечень мероприятий | Убыль жилищного фонда, тыс. м2 | | |
| 1 этаж | 2 этаж | всего |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1 | Организация жилых кварталов | 11,09 | 6,22 | 17,31 |
| 2 | Пробивка улиц | 0,50 | 0,28 | 0,78 |
| 3 | Создание общественных учреждений | 0,50 | 0,28 | 0,78 |
| 4 | Организация зеленых насаждений | 0,12 | 0,07 | 0,19 |
| 5 | Прочие причины | 0,39 | 0,22 | 0,61 |
| Всего: | | 12,6 | 7,07 | 19,67 |

Убыль жилищного фонда под жилищное, культурно-бытовое строительство, под пробивку улиц будет происходить интенсивно. Что же касается сноса под зеленые насаждения, а также в связи с организацией санитарно-защитных зон, то убыль жилищного фонда будет осуществляться постепенно, по мере амортизации зданий.

В генеральном плане предлагается структура жилищного строительства близкая к сложившемуся положению в городе с некоторым увеличением доли индивидуальной застройки, имеющей земельные участки до 12 соток каждый.

В нижеследующей таблице приведен расчет объемов нового жилищного строительства и потребных для него территорий:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Тип застройки | I очередь (2008-2017 гг.) | | | Период 2018-2027 гг. | | | территории | |
| Жилищ-ный фонд, тыс. м2 | Средняя плот-ность жилищного фонда, м2/га | Терри-тории, га | Жилищ-ный фонд, тыс. м2 | Средняя плот-ность жилищного фонда, м2/га | Терри-тории, га | га | % |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| *Зона застройки среднеэтажными жилыми домами* | | | | | | | | |
| 5-этажей | 17,4 | 5800 | 3,0 | 23,2 | 5800 | 4,0 | 7,0 | 4 |
| *Зона застройки малоэтажными жилыми домами* | | | | | | | | |
| 2-3 этажная | 25,9 | 3700 | 7,0 | 50,36 | 3700 | 13,61 | 20,61 | 11 |
| *Зона застройки индивидуальными жилыми домами* | | | | | | | | |
| коттеджи | 59,67 | 800 | 74,6 | 70,69 | 800 | 88,36 | 162,96 | 85 |
| **Итого:** | 102,97 | **-** | **84,6** | 144,25 | **-** | **105,97** | **190,57** | **100** |

На основании выполненных расчетов под жилую застройку потребуется 190,57 га, в том числе:

- на I очередь (2017г.) 84,6 га;

- на период 2018-2027 гг. 105,57 га.

#### Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

#### Анализ состояния транспортной инфраструктуры

### **Внешний транспорт**

Вельск обладает развитой структурой внешнего транспорта. Город расположен на автодорожной трассе федерального значения Москва – Архангельск. Территорию города пересекает железнодорожная магистраль Коноша – Котлас, а также имеется аэропорт местных авиалиний. В соответствии с проектным предложением утвержденной Схемы территориального планирования Архангельской области осуществлено строительство участка обходной автодороги по федеральной трассе Москва – Архангельск, трассируемой с западной стороны г. Вельска.

**Воздушный транспорт**

Аэропорт местных сообщений «Вельск» расположен в 2-х км к югу от существующей застройки. Подъезд осуществляется от автодороги М-8 Москва – Архангельск.

Аэродром относится к аэродромам совместного базирования самолетов гражданской авиации и гражданской обороны.

Аэродром г. Вельска соответствует классу «Д» и имеет одну ИВПП длиной 1675 м и шириной 32 м, концевые полосы безопасности по 100 м, боковые полосы безопасности по 50 м. Аэродром пригоден для приема пассажирских самолетов типа ЯК-40, АН-24 и вертолетов.

В комплексе аэропорта имеется здание аэровокзала вместимостью 100 пассажиров.

В настоящее время аэропорт не обслуживает регулярные пассажирские перевозки. Ранее существовавшие авиалинии местного сообщения, в том числе – Вельск-Архангельск, не функционируют по экономическим причинам.

С аэродрома осуществляются полеты самолетов для сельскохозяйственных нужд и работ по патрулированию лесных массивов.

Аэропорт обслуживает коммерческие рейсы и самолеты индивидуальных владельцев.

В соответствии со сведениями Архангельской МТУ ВТ ФАВТ и с утвержденной «Схемой территориального развития Архангельской области» (декабрь 2012 г.) предусматривается восстановление регулярного пассажирского сообщения в аэропорту «Вельск», а именно предусматривается возобновление регулярных пассажирских рейсов Вельск-Архангельск местной авиации, а также организация авиасообщений с другими районными центрами Архангельской и Вологодской областей.

**Железнодорожный транспорт**

Вельск расположен на магистральной железнодорожной линии Коноша-Котлас. Двупутная неэлектрифицированная железнодорожная линия в пределах территории города имеет однопутный участок ст. Вельск – ст. Вага с мостом через реку Вага. В настоящее время уровень интенсивности движения позволяет пропускать поезда без задержек на этом участке (время следования по этому участку – 12 мин.).

**Станция Вельск** является грузопассажирской станцией II класса и расположена в южной части центрального района города.

Путевое развитие станции состоит из главного пути, приемоотправочного парка, выставочных и отстойных путей.

Здание пассажирского вокзала и грузовой двор находятся с северной стороны станции.

Станцией Вельск выполняются операции по обслуживанию движения транзитных грузовых и пассажирских поездов и местного грузооборота на путях общего пользования и подъездных путях предприятий западного промрайона.

**Станция Вага** обслуживает местный грузооборот восточного промрайона города.

**Автомобильные дороги и транспорт**

Город Вельск расположен на автомагистрали федерального значения **М-8 Москва – Архангельск («Холмогоры»**). Автомагистраль пересекает территорию города с юга на север и проходит по улично-дорожной сети центральной части города. В 2012 году введена в эксплуатацию объездная дорога на г. Архангельск. С 2014 года федеральная дорога будет исключена из черты города.

Среднесуточная интенсивность движения автотранспорта по магистрали составляет 3-4 тыс. физ. Ед. в обоих направлениях.

Пересечение автомагистрали с железнодорожной линией Коноша-Котлас осуществляется в одном уровне на охраняемом переезде в створе ул. Дзержинского и является конфликтным пунктом автодороги с наличием значительных задержек автотранспорта.

С запада на восток по территории города проходит автодорога регионального значения **Коноша-Вельск-Шангалы**. Среднесуточная интенсивность движения транспорта по автодороге составляет 1,5 тыс. физ. Ед. в обоих направлениях.

Для организации частичного вывода транспорта из центральной части города построен участок южного обхода города от автодороги Москва-Архангельск до переезда через железнодорожную магистраль по трассе автодороги на Коношу.

К г. Вельск подходит ряд автодорог местного значения, обеспечивающих связи в направлении населенных пунктов Комсомольский, Аргуновский, Шокша.

### **2.1.2. Характеристика сети дорог города Вельска, параметры дорожного движения**

**Улично-дорожная сеть города Вельска**

Сеть городских улиц и дорог в центральной части города представляет собой прямоугольную систему меридионально-широтных направлений.

С юга на север проходит трасса федеральной дороги М-8 Москва – Архангельск, пересекающая центральный селитебный район города по улицам одностороннего движения Пушкина-К. Маркса с преимущественно грузовым движением транспорта.

Главными улицами города являются меридиональные улицы одностороннего движения Дзержинского-Советская с преимущественно автобусным и легковым движением транспорта.

Ввод транзитного транспорта с внешних направлений осуществляется в южной части города по ул. Дзержинского и ул. Кирова, в восточной части города – по ул. Тракторной.

Магистральными улицами широтного направления являются: ул. Гагарина, ул. 50 лет Октября, ул. Фефилова.

Основными транспортными направлениями являются также улицы одностороннего движения Революционная – Октябрьская, улицы 1 мая, Привокзальная, Попова, Чехова, Герцена.

Для связи южного района с центральной частью имеется переезд в одном уровне через железнодорожную магистраль в створе ул. Дзержинского и для связи южного района с западным промрайоном имеется переезд в створе ул. Попова.

Основными транспортными сооружениями являются: автодорожный мост через р. Вель в створе с ул. Фефилова (протяженность 168 м, ширина проезжей части – 8 м) и автодорожный мост через р. Вага в створе с ул. Кирова (протяженность 150 м, ширина проезжей части – 7 м).

Протяженность улично-дорожной сети города составляет 69 км (с учетом трассы федеральной автодороги), в том числе, с усовершенствованным покрытием 44 км, что составляет 63% общей протяженности улиц.

Плотность уличной сети составляет 6,3 км/кв. км, плотность магистральной сети – 2,1 км/кв.км.

Благоустройство улично-дорожной сети не соответствует современным требованиям: отсутствует ливневая канализация, на большей части улиц отсутствуют тротуары с твердым покрытием, имеются проблемы с озеленением улиц, посадки высокоствольных деревьев, отслуживших свой срок, являются опасными объектами.

Согласно Постановлению администрации МО «Вельское» от 19 мая 2016 года № 222 установлен перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования «Вельское», в отношении которых администрация муниципального образования «Вельское» осуществляет дорожную деятельность. Данный перечень с указанием протяженности, категории и материалу покрытия приведен в таблице.

**Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования «Вельское»**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  | Приложение № 1 | | | |
|  |  |  | к постановлению главы МО "Вельское" | | | |
|  |  |  | от 19.05.2016г. № 222 | | | |
|  |  |  |  |  |  |  |
| Идентификационный номер | Наименование автомобильной | | Протяженность, км | в том числе по покрытиям: | | |
| асфаль- тобетон-ное | гравий-ное | грунто-вое |
|
|
|
| 11 205 501 ОП МП 54 | улица | 65 лет Победы | 0,49 |  | 0,49 |  |
| 11 205 501 ОП МП 55 | дорога | 1-я Мая | 2,00 | 2,00 |  |  |
| 11 205 501 ОП МП 56 | улица | 1-я Хуторская | 0,20 |  | 0,20 |  |
| 11 205 501 ОП МП 57 | улица | 2-я Хуторская | 0,20 |  | 0,20 |  |
| 11 205 501 ОП МП 58 | улица | 3-я Хуторская | 0,20 |  | 0,20 |  |
| 11 205 501 ОП МП 59 | дорога | 50 лет Октября | 2,38 | 2,50 |  |  |
| 11 205 501 ОП МП 60 | улица | Батогова | 0,29 | 0,29 |  |  |
| 11 205 501 ОП МП 61 | дорога | Белинского | 2,30 |  | 2,30 |  |
| 11 205 501 ОП МП 62 | улица | Береговая | 0,88 |  | 0,88 |  |
| 11 205 501 ОП МП 63 | улица | Важская | 1,22 |  | 1,22 |  |
| 11 205 501 ОП МП 64 | улица | Вельская | 0,37 |  | 0,37 |  |
| 11 205 501 ОП МП 65 | улица | Вологодская | 0,64 |  | 0,64 |  |
| 11 205 501 ОП МП 66 | улица | Воронова | 0,27 |  | 0,27 |  |
| 11 205 501 ОП МП 67 | улица | Восточная | 0,38 |  | 0,38 |  |
| 11 205 501 ОП МП 68 | улица | Высоцкого | 0,70 |  | 0,70 |  |
| 11 205 501 ОП МП 69 | дорога | Гагарина | 0,48 | 0,48 |  |  |
| 11 205 501 ОП МП 70 | улица | Газовая | 0,52 |  | 0,52 |  |
| 11 205 501 ОП МП 71 | дорога | Гайдара | 0,90 | 0,90 |  |  |
| 11 205 501 ОП МП 72 | улица | Геологов | 0,70 |  | 0,70 |  |
| 11 205 501 ОП МП 73 | дорога | Герцена | 1,30 | 1,30 |  |  |
| 11 205 501 ОП МП 74 | улица | Глинница | 0,10 |  | 0,10 |  |
| 11 205 501 ОП МП 75 | улица | Голикова | 0,54 |  | 0,54 |  |
| 11 205 501 ОП МП 76 | дорога | Горького | 1,08 | 0,78 | 0,30 |  |
| 11 205 501 ОП МП 77 | улица | Грибоедова | 1,10 |  | 1,10 |  |
| 11 205 501 ОП МП 78 | дорога | Дзержинского | 2,65 | 2,65 |  |  |
| 11 205 501 ОП МП 79 | улица | Есенина | 0,88 |  | 0,88 |  |
| 11 205 501 ОП МП 80 | улица | Железнодорожная | 0,23 |  | 0,23 |  |
| 11 205 501 ОП МП 652 | улица | Загородная | 0,38 |  | 0,38 |  |
| 11 205 501 ОП МП 81 | улица | Заречная | 0,40 |  | 0,40 |  |
| 11 205 501 ОП МП 82 | дорога | Карла Маркса | 0,55 |  | 0,55 |  |
| 11 205 501 ОП МП 83 | улица | Киевская | 0,27 |  | 0,27 |  |
| 11 205 501 ОП МП 84 | улица | Кирова | 0,40 |  | 0,40 |  |
| 11 205 501 ОП МП 85 | улица | Климовского | 1,18 | 1,18 |  |  |
| 11 205 501 ОП МП 86 | улица | Комарова | 0,85 |  | 0,85 |  |
| 11 205 501 ОП МП 87 | улица | Коммунальная | 1,13 | 0,60 | 0,53 |  |
| 11 205 501 ОП МП 88 | улица | Комсомольская | 2,80 | 1,00 | 1,80 |  |
| 11 205 501 ОП МП 89 | улица | Конева | 0,92 |  | 0,92 |  |
| 11 205 501 ОП МП 90 | улица | Кошевого | 0,67 |  | 0,67 |  |
| 11 205 501 ОП МП 91 | улица | Кошелева | 0,67 |  | 0,67 |  |
| 11 205 501 ОП МП 92 | улица | Красная | 1,21 | 1,00 | 0,21 |  |
| 11 205 501 ОП МП 653 | улица | Крупской | 0,37 |  | 0,37 |  |
| 11 205 501 ОП МП 93 | улица | Лазо | 0,27 |  | 0,27 |  |
| 11 205 501 ОП МП 94 | улица | Леонтьевская | 0,68 |  | 0,68 |  |
| 11 205 501 ОП МП 95 | улица | Лермонтова | 0,46 |  | 0,46 |  |
| 11 205 501 ОП МП 654 | дорога | Лесная | 0,88 |  | 0,88 |  |
| 11 205 501 ОП МП 96 | улица | Лесопромышленная | 0,25 |  | 0,25 |  |
| 11 205 501 ОП МП 97 | улица | Ломоносова | 1,55 | 0,55 | 1,00 |  |
| 11 205 501 ОП МП 98 | улица | Ломоносова (лесобаза) | 0,50 |  | 0,50 |  |
| 11 205 501 ОП МП 99 | улица | Луговая | 0,50 |  | 0,50 |  |
| 11 205 501 ОП МП 100 | улица | Маяковского | 0,73 |  | 0,73 |  |
| 11 205 501 ОП МП 101 | улица | Мелиораторов | 0,34 |  | 0,34 |  |
| 11 205 501 ОП МП 102 | улица | Мира | 0,75 |  | 0,75 |  |
| 11 205 501 ОП МП 103 | улица | Мичурина | 0,77 | 0,77 |  |  |
| 11 205 501 ОП МП 104 | улица | Молодежная | 0,47 |  | 0,47 |  |
| 11 205 501 ОП МП 105 | улица | Молчанова | 0,53 |  | 0,53 |  |
| 11 205 501 ОП МП 106 | улица | Набережная | 1,72 | 1,42 | 0,30 |  |
| 11 205 501 ОП МП 657 | улица | Нагорная | 0,50 |  | 0,50 |  |
| 11 205 501 ОП МП 107 | улица | Некрасова | 2,45 |  | 2,45 |  |
| 11 205 501 ОП МП 108 | улица | Нечаевского | 1,65 | 1,00 | 0,65 |  |
| 11 205 501 ОП МП 109 | улица | Октябрьская | 2,77 | 2,00 | 0,77 |  |
| 11 205 501 ОП МП 110 | улица | Песочная | 0,40 |  | 0,40 |  |
| 11 205 501 ОП МП 111 | дорога | Попова | 1,66 | 1,00 | 0,66 |  |
| 11 205 501 ОП МП 112 | дорога | Правды | 0,27 | 0,27 |  |  |
| 11 205 501 ОП МП 655 | улица | Прибрежная | 0,36 |  | 0,36 |  |
| 11 205 501 ОП МП 113 | дорога | Привокзальная | 2,98 | 2,98 |  |  |
| 11 205 501 ОП МП 114 | улица | Производственная | 0,30 |  | 0,30 |  |
| 11 205 501 ОП МП 115 | улица | Путейская | 0,42 |  | 0,42 |  |
| 11 205 501 ОП МП 116 | дорога | Пушкина | 0,30 |  | 0,30 |  |
| 11 205 501 ОП МП 117 | дорога | Революционная | 2,85 | 2,85 |  |  |
| 11 205 501 ОП МП 118 | улица | Речная | 0,26 |  | 0,26 |  |
| 11 205 501 ОП МП 119 | улица | Рогозина | 0,37 |  | 0,37 |  |
| 11 205 501 ОП МП 120 | улица | Романова | 0,36 |  | 0,36 |  |
| 11 205 501 ОП МП 121 | улица | Рубцова | 0,50 |  | 0,50 |  |
| 11 205 501 ОП МП 122 | улица | С. Слободка | 0,17 |  | 0,17 |  |
| 11 205 501 ОП МП 123 | улица | Светлая | 0,37 |  | 0,37 |  |
| 11 205 501 ОП МП 124 | улица | Садовая | 1,00 |  | 1,00 |  |
| 11 205 501 ОП МП 125 | дорога | Советская | 2,60 | 2,60 |  |  |
| 11 205 501 ОП МП 656 | улица | Сосновка | 0,55 |  | 0,55 |  |
| 11 205 501 ОП МП 126 | улица | Строителей | 0,18 |  | 0,18 |  |
| 11 205 501 ОП МП 127 | улица | Толстого | 0,48 | 0,48 |  |  |
| 11 205 501 ОП МП 128 | улица | Торговая | 0,68 |  | 0,68 |  |
| 11 205 501 ОП МП 129 | дорога | Тракторная | 2,33 | 2,33 |  |  |
| 11 205 501 ОП МП 130 | улица | Тюленина | 0,65 |  | 0,65 |  |
| 11 205 501 ОП МП 131 | улица | Учхоз | 0,30 |  | 0,30 |  |
| 11 205 501 ОП МП 132 | улица | Фадеева | 0,23 |  | 0,23 |  |
| 11 205 501 ОП МП 133 | дорога | Фефилова | 1,75 | 1,75 |  |  |
| 11 205 501 ОП МП 134 | улица | Цыпнятова | 1,19 | 0,50 | 0,57 |  |
| 11 205 501 ОП МП 135 | улица | Чайкиной | 0,65 |  | 0,65 |  |
| 11 205 501 ОП МП 136 | дорога | Чехова | 2,25 | 0,50 | 1,75 |  |
| 11 205 501 ОП МП 137 | улица | Школьная | 0,23 |  | 0,23 |  |
| 11 205 501 ОП МП 138 | улица | Школьная поляна | 1,35 |  | 1,35 |  |
| 11 205 501 ОП МП 139 | улица | Энтузиастов | 0,95 |  | 0,95 |  |
| 11 205 501 ОП МП 140 | улица | Южная | 0,47 |  | 0,47 |  |
| 11 205 501 ОП МП 141 | улица | Ю. Слободка | 0,55 |  | 0,55 |  |
| 11 205 501 ОП МП 142 | улица | Яшина | 0,50 |  | 0,50 |  |
| 11 205 501 ОП МП 143 | переулок | Важский | 0,26 |  | 0,26 |  |
| 11 205 501 ОП МП 658 | переулок | Восточный | 0,84 |  | 0,84 |  |
| 11 205 501 ОП МП 144 | переулок | Высоцкого | 0,20 |  | 0,20 |  |
| 11 205 501 ОП МП 145 | переулок | Голикова | 0,19 |  | 0,19 |  |
| 11 205 501 ОП МП 146 | переулок | Железнодорожный | 0,17 |  | 0,17 |  |
| 11 205 501 ОП МП 659 | переулок | Заречный | 0,38 |  | 0,38 |  |
| 11 205 501 ОП МП 147 | переулок | Кошевого | 0,23 |  | 0,23 |  |
| 11 205 501 ОП МП 148 | переулок | Лермонтова | 0,20 |  | 0,20 |  |
| 11 205 501 ОП МП 660 | переулок | Лесной | 0,20 |  | 0,20 |  |
| 11 205 501 ОП МП 149 | переулок | Макаренко | 0,28 |  | 0,28 |  |
| 11 205 501 ОП МП 150 | переулок | Мальцева | 0,25 |  | 0,25 |  |
| 11 205 501 ОП МП 151 | переулок | Матросова | 0,18 |  | 0,18 |  |
| 11 205 501 ОП МП 152 | переулок | Мелиораторов | 0,20 |  | 0,20 |  |
| 11 205 501 ОП МП 153 | переулок | Парковый | 0,20 |  | 0,20 |  |
| 11 205 501 ОП МП 154 | переулок | Пежемский | 0,20 |  | 0,20 |  |
| 11 205 501 ОП МП 155 | переулок | Померанцева | 0,23 |  | 0,23 |  |
| 11 205 501 ОП МП 156 | переулок | Попова | 0,50 | 0,50 |  |  |
| 11 205 501 ОП МП 157 | переулок | Прибрежный | 0,15 |  | 0,15 |  |
| 11 205 501 ОП МП 158 | переулок | Привокзальный | 0,23 | 0,23 |  |  |
| 12 205 501 ОП МП 159 | переулок | Промышленный | 0,68 |  | 0,68 |  |
| 13 205 501 ОП МП 160 | переулок | Пушкинский | 0,23 |  | 0,23 |  |
| 14 205 501 ОП МП 161 | переулок | Сосновка | 0,19 |  | 0,19 |  |
| 15 205 501 ОП МП 162 | переулок | Типографский | 0,28 | 0,28 |  |  |
| 16 205 501 ОП МП 163 | переулок | Труда | 0,25 |  | 0,25 |  |
| 17 205 501 ОП МП 164 | переулок | Тюленина | 0,26 |  | 0,26 |  |
| 18 205 501 ОП МП 165 | переулок | Цветочный | 0,38 |  | 0,38 |  |
| 19 205 501 ОП МП 166 | переулок | Чудьской | 0,10 |  | 0,10 |  |
| 20 205 501 ОП МП 167 | переулок | Школьный 1/2 | 0,63 |  | 0,63 |  |
| 21 205 501 ОП МП 168 | переулок | Энтузиастов | 0,20 |  | 0,20 |  |
| 22 205 501 ОП МП 169 | проезд | Привокзальный | 0,23 |  | 0,23 |  |
| 23 205 501 ОП МП 170 | площадь | Ленина | 0,67 | 0,67 |  |  |
| 24 205 501 ОП МП 171 | деревня | Дюковская | 1,06 | 0,56 | 0,50 |  |
| 25 205 501 ОП МП 172 | деревня | Плесовская | 1,39 |  | 1,39 |  |
| 26 205 501 ОП МП 173 | железнодорожная станция | Вага | 0,35 |  | 0,35 |  |
|  |  | **ВСЕГО:** | **95,02** | **37,92** | **57,10** |  |

Согласно таблицы, протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования «Вельское» составляет 95,02 км

**Городской транспорт**

Общественный пассажирский транспорт Вельска представлен линиями автобусного сообщения.

В городе действует 5 внутригородских маршрутов и 2 пригородных: Вельск – пос. Аргуновский, д. Покровская и Вельск – Шиловская. Кроме этого, имеются транзитные междугородные маршруты.

Автобусные маршруты проходят по улицам Дзержинского-Советская, Пушкина-Маркса, Фефилова, Красной, Гагарина, Кирова, 50 лет Октября, Тракторной, Попова, Чехова, Герцена.

Протяженность автобусной сети по оси улиц составляет 24,5 км. Плотность автобусной сети – 2,1 км/кв.км территории застройки, в центральной части города плотность составляет 2,5 км/кв.км территории застройки.

Обслуживание пассажирских перевозок городских и пригородных маршрутов осуществляет автотранспортное предприятие – ОАО «Вельскавтотранс».

Автопредприятие имеет автобусы марок ЛиАЗ, ЛАЗ различных модификаций в количестве 15 ед. и марки ПАЗ – 9 ед.

Производственная база с ремонтным подразделением в настоящее время перенесена из центра города в пос. Аргуновский.

Отправление междугородных и пригородных автобусов осуществляется от автовокзала, находящегося на привокзальной площади.

На территории города имеется 6 АЗС общей мощностью 23 колонки и 3 передвижные АГЗС. АЗС расположены на ул. Попова, ул. Дзержинского, в пос. «Лесобаза», ул. Привокзальная и ул. Кирова.

Станции технического обслуживания (СТО), принадлежащие индивидуальным владельцам, размещены на улицах Дзержинского (у аэропорта), К. Маркса, Климовского, Кирова, Попова, в д. Плесовская, на ст. Вага, в пос. Лесобаза. Общая мощность СТО около 20 постов.

Хранение легковых автомобилей осуществляется на территориях гаражных кооперативов боксового типа, на приусадебных участках, а также на открытых охраняемых автостоянках.

Количество автомобилей в гаражных кооперативах составляет 2,6 тыс. ед.

Площадь гаражей боксового типа, при нормативе 30 кв. м на 1 машино-место – 7,7га.

* + 1. **Анализ уровня безопасности дорожного движения**

В районе за 12 месяцев 2015 года совершено 1101 дорожно-транспортное происшествие, АППГ-1296 (уменьшилось на 195 ДТП или на 15,04%), из них 93 учетных АППГ-113 (уменьшалось на 20 ДТП или на 17,6%), в которых погибло 13 человек, АППГ-27 (уменьшилось на 14 человек или на 51,8%), ранено 147, АППГ-136 (увеличилось на 11 человек или на 8,08%). Количество ДТП с участием детей 16, АППГ-13 (увеличилось на 3 ДТП ил на 23,07 %), в которых ранено 24 ребенка, АППГ-13 (увеличилось на 11 детей или на 84,6%) погибших детей нет (АППГ-1).

Анализ дорожно-транспортных происшествий показывает, что наибольшее количество происходит в г. Вельске – 31 ДТП, в которых погибших нет и 42 ранено, на федеральной автодороге М7 «Холмогоры» - 16 ДТП, в которых 4 человека погибло и 39 ранен, на федеральной автодороге М8 «Холмогоры» - 16 ДТП в которых 4 человека погибло и 39 ранено. На автодороге областного значения Долматово - Няндома - Каргополь - Пудож - 3 ДТП, в которых погибших нет и 4 человека ранено. Основной причиной здесь является, превышение скорости движения водителями транспортных средств, выезд на встречную полосу движения, не соблюдение очередности проезда, управление ТС в состоянии опьянения и без права управления транспортными средствами. В связи с этим один из наиболее часто происходящих видов ДТП - столкновение 37,6 % от общего количества происшествий.

**Дорожно-транспортные происшествия допущены по месту совершения**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2014 год | | | 2015 год | | |
| Всего | Погибло | Ранено | Всего | Погибло | Ранено |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| г. Вельск | 36 | 1 | 52 | 31 | 0 | 42 |

На настоящий момент практически решена проблема отсутствия проектов организации дорожного движения (ПОДД) на автомобильные дороги. Начинаются решаться вопросы установки технических средств организации дорожного движения согласно разработанных ПОДД. Проводятся работы по обследованию улично-дорожной сети. в целях повышения эффективности контрольно- профилактических функций по соблюдению требований Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств проводилась профилактическая операция «Чистое стекло». В результате проводимой операции были привлечены к административной ответственности некоторые водители.

* 1. **Охрана окружающей среды**

В соответствии с Конституцией Российской Федерации каждый имеет право на благоприятную окружающую среду, каждый обязан сохранять природу и окружающую среду, бережно относится к природным богатствам, которые являются основой устойчивого развития, жизни и деятельности населения, проживающего на рассматриваемой территории.

Настоящий проект предусматривает сбалансированное решение социально-экономических задач и сохранение благоприятной окружающей среды.

Выполнение поставленных задач возможно за счет осуществления комплекса мероприятий, который включает технологические, планировочные, организационные и, административно-правовые меры, контроль со стороны природоохранных органов и общественности.

Технологические мероприятия разрабатываются профильными научно-исследовательскими и проектными институтами, заводскими лабораториями и учитываются при разработке проектов предельно-допустимых выбросов и сбросов (ПДВ, ПДС), норм образования и размещения отходов промышленно-коммунальных предприятий. Ответственными за выполнение мероприятий являются руководители предприятий.

Планировочные мероприятия предусматриваются на стадии разработки генерального плана в соответствии с экологическими и санитарно-гигиеническими требованиями на основании законов Российской Федерации «Об охране окружающей среды», «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения», а также Водного и Лесного кодексов и т.д.

Организационные мероприятия выполняются в соответствии с постановлениями и решениями, принимаемыми администрацией города, а также в результате реализации разработанных проектов по развитию и реконструкции инженерно-транспортной инфраструктуры и экологических программ. Ответственными за выполнение мероприятий являются администрация городского поселения муниципального района и руководители санитарных и экологических служб.

* + 1. **2.1.1.  Мероприятия по охране окружающей среды от воздействия шума**

Основными источниками внешнего шума на территории поселения являются транспортные потоки на улицах и дорогах, железнодорожные поезда, трансформаторы.

Для снижения уровней звука на территории или в помещениях, защищаемых от шума объектов, следует применять экраны, размещаемые между источниками шума и защищаемыми от шума объектами.

В качестве экранов следует применять искусственные и естественные элементы рельефа местности (выемки, галереи, насыпи, холмы и др.).

Зеленые насаждения в жилых районах играют большую роль в борьбе с шумом. Располагаемые между источником шума и жилыми домами, участками для отдыха и спорта зеленые насаждения снижают уровень шума на 5-10%.

При посадке полос зеленых насаждений должно быть обеспечено плотное примыкание крон деревьев между собой и заполнение пространства под кронами до поверхности земли кустарником.

Полосы зеленых насаждений должны предусматриваться из пород быстрорастущих деревьев и кустарников, устойчивых к условиям воздушной среды в населенном пункте и произрастающих в соответствующей климатической зоне.

Для снижения шумового воздействия также предполагается устройство санитарно-защитных зон между жилой застройкой и промышленными, коммунально-транспортными предприятиями, другими источниками шума, усиление звукоизоляции наружных ограждающих конструкций жилых и общественных зданий и др.

1. **Развитие транспортной инфраструктуры**

* 1. **Железнодорожный транспорт**

Генеральным планом предполагается рост грузопассажирских потоков, связанных с развитием экономики региона. Это обусловит необходимость усиления участка железнодорожной линии Коноша-Котлас со строительством второго главного пути на участке ст. Вельск – ст. Вага с мостом через р. Вагу, а также предусматривается комплекс мероприятий по электрификации железной дороги.

При развитии железнодорожного транспорта необходимо предусмотреть строительство пересечений линии железной дороги с магистральными улицами в разных уровнях.

* 1. **Автомобильные дороги и транспорт**

На расчетный срок предусматривается строительство южного обхода города по трассе – Коноша – Вельск – Шангалы - Котлас со строительством моста через р. Вагу в районе южнее «Лесобазы».

Эта трасса является участком перспективного автодорожного направления Санкт – Петербург – Волховстрой – Коноша – Котлас - Сыктывкар, которое предусматривается к реализации на период 2016 – 2030 гг. по федеральной целевой программе «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года».

* 1. **Транспорт внутри населённых пунктов**
     1. **Улично-дорожная сеть**

Генеральным планом предусматривают сохранение сложившейся структуры улично-дорожной сети центральной части города, с организацией одностороннего движения на ряде магистралей.

Основными задачами развития улично-дорожной сети являются:

* Строительство путепроводов через железнодорожную магистраль для обеспечения надежности и безопасности транспортного сообщения между районами города;
* Строительство магистральных и жилых улиц в южном районе нового многоэтажного и коттеджного строительства;
* Строительство жилых улиц в восточном районе нового коттеджного строительства;
* Упорядочение дорожной сети в западном и восточном промрайонах;
* Повышение уровня благоустройства улично-дорожной сети в сложившихся районах города.

В проекте принята следующая классификация улично-дорожной сети в соответствии со СниП 2.07.01-89\*:

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

**I-я очередь**

Мероприятия по развитию магистральной сети города:

* Строительство путепровода через железнодорожную магистраль в створе ул. Дзержинского.
* Реконструкция подходов к путепроводу от улиц Кирова, Гагарина, Привокзальной, общая протяженность 0,7 км.
* Строительство магистрали вдоль железнодорожной линии в южном районе от ул. Дзержинского до ул. Попова, протяженность 2,0 км.

Мероприятия по развитию сети улиц и дорог местного значения:

* Строительство новой улицы на продолжении ул. Чехова, до ул. Попова в южном районе, протяженность 1,5 км.
* Строительство новой улицы на продолжении ул. Чехова в восточный район до ул. Кирова, протяженность 1,0 км.
* Строительство в южном районе дороги, параллельной ул. Дзержинского, от автомобильной дороги на аэропорт до ул. Кирова, протяженность 1,7 км.
* Строительство жилых улиц и проездов в южном районе нового строительства, общая протяженность 3,8 км.
* Строительство улицы в районе д. Дюковской на соединении ул. Революционной и ул. Сев. Слободка, протяженность 0,9 км.
* Реконструкция улицы в западной части жилого района «Лесобаза», проходящей вдоль железнодорожной линии и рекреационной зоны, протяженность 1,6 км.
* Строительство новых жилых улиц и проездов в западной части жилого района «Лесобаза», общая протяженность 2,5 км.
* Строительство новых магистральных и жилых улиц в районе п. Энтузиастов.

Протяженность первоочередного строительства составит 13,4 км, в том числе магистралей – 2,0 км.

**Расчетный срок**

Мероприятия по развитию магистральной сети города:

* Строительство путепровода через железнодорожную магистраль в створе ул. Попова.
* Пробивка ул. Гагарина на ул. Попова в створе пер. Макаренко, протяженность 0,8 км.
* Строительство новой магистрали в южном районе вдоль железнодорожной линии от ул. Попова до нового выхода на а/д на Коношу, протяженность 1,1 км.
* Строительство дороги на продолжении ул. Попова в южном направлении до ул. Дзержинского, протяженность 1,6 км.
* Строительство путепровода через железнодорожную линию в жилом районе «Лесобаза».
* Строительство подхода к путепроводу в районе «Лесобаза» от ул. Герцена, протяженность 0,3 км.

Мероприятия по развитию сети улиц и дорог местного значения:

* Строительство новых дорог в западном промрайоне, общая протяженность 1,6 км.
* Строительство и реконструкция жилых улиц в южном жилом районе, общая протяженность 4,5 км, в том числе новое строительство – 2,5 км.
* Строительство и реконструкция дорог в новой промзоне по ул. Кирова, общая протяженность 2,5 км, в том числе новое строительство – 1,0 км.
* Строительство новых жилых улиц в восточной части жилого района «Лесобаза», общая протяженность 2,7 км.

Протяженность нового строительства улично-дорожной сети к расчетному сроку дополнительно составит 11,6 км, в том числе магистралей – 3,8 км.

В результате осуществления проектных мероприятий протяженность магистральной сети к расчетному сроку увеличится до 29,8 км, плотность магистральной сети в пределах застройки составит 2,2 км/кв.км.

Кроме нового строительства, проектом предусматривается благоустройство улично-дорожной сети в сложившихся районах:

* Организация ливневой канализации на улично-дорожной сети.
* Обеспечение треугольников видимости на основных перекрестках.
* Строительство тротуаров, озеленение и освещение.
* Капитальный ремонт проезжих частей улиц и дорог.

К расчетному сроку все улицы и дороги города с грунтовым покрытием (протяженность – 20 км) предусматривается реконструировать с заменой покрытий проезжих частей на усовершенствованные и переходные типы покрытий.

**Характеристика улично-дорожной сети по периодам развития**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Наименование показателей | Ед.  измерения | Существ.  Положение | I-я  очередь | Расчетный  срок |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1 | Протяженность улично-дорожной сети, | км | 69,0 | 82,7 | 94,3 |
|  | в том числе магистралей | км | 24,0 | 26,0 | 29,8 |
| 2 | Плотность улично-дорожной сети в пределах застройки | км/ км2 | 6,3 | 6,5 | 6,7 |
|  | в том числе магистралей | км/ км2 | 2,1 | 2,1 | 2,2 |
| 3 | Площадь улично-дорожной сети | га | 140 | 170 | 200 |

**Городской транспорт**

В проекте предусматривается развитие линий автобусного сообщения по внутригородским маршрутам на территории города. Новая линия автобуса предусматривается в юго-западной части города.

Протяженность автобусной сети по оси улиц к расчетному сроку составит – 27,7 км, на первую очередь -26,5 км. Плотность автобусной сети в пределах застройки составит на первую очередь – 2,2 км/кв.км, на расчетный срок – 2,3 км/кв.км.

Развитие маршрутной сети автобусов обеспечит соблюдение нормативных радиусов обслуживания, при которых пешеходные подходы к остановкам автобусов составят 500-700 м.

Проектом намечается дальнейшее развитие сети обслуживающих устройств легкового транспорта:

* создание сети автостоянок у объектов общественного назначения и организация гостевых стоянок в кварталах и микрорайонах;
* выделение территорий для размещения гаражей боксового типа и многоэтажных гаражей манежного типа для районов многоэтажной застройки с нормативным радиусом доступности до 800 м (норма автомобилизации на I очередь принимается – 300 автомобилей на 1 тыс. жителей, на расчетный срок – 350 автомашин на 1 тыс. жителей);

**Расчет потребности территорий для хранения индивидуального легкового автотранспорта**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №  № | Наименование показателей | Ед.  измерения | Существ.  Положение | I-я  очередь | Расчетный  срок |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1 | Население всего,  в том числе в многоквартирной застройке | тыс. чел.  тыс. чел. | 26,5  22,7 | 27,0  21,1 | 28,0  20,4 |
| 2 | Норма автомобилизации | маш.  1 тыс. чел. | 180 | 300 | 350 |
| 3 | Общее количество легковых автомобилей индивидуального пользования | тыс. ед. | 4,8 | 8,1 | 9,8 |
| 4 | Количество маш.-мест требующихся в гаражах (для многоквартирной застройки) | тыс.  маш.-мест | 4,1 | 6,3 | 7,1 |
| 5 | Количество маш.-мест, размещенных в городе:   * в гаражах боксового типа; * в многоэтажных гаражах манежного типа; | тыс.  маш.-мест  -//- | факт. 2,6  - | 6,0  0,3 | 6,5  0,6 |
| 6 | Требуемая площадь гаражей-боксового типа (при 30 кв.м  на 1 маш-место) | га | 12,3 | 18,9 | 21,3 |

Проектом предусматривается размещение новых площадок для гаражей боксового типа в существующих гаражных зонах с их расширением.

Строительство гаражей манежного типа вместимостью 300 автомобилей каждый намечается размещать в общественных центрах.

На I очередь предусматривается строительство одного гаража манежного типа на территории бывшего АТП и на расчетный срок в общественном центре в северной части по ул. Дзержинского.

Размещение основных автостоянок намечается на отдельных площадках в общественных центрах. Предусматривается возможность размещения автостоянок в красных линиях улиц в «карманах» вдоль проезжих частей у объектов массового посещения на территории существующей застройки.

Для определения необходимых объемов предприятий технического обслуживания автомобилей (СТО) принят нормативный показатель – 200 легковых автомобилей на 1 пост технического обслуживания.

Автозаправочные станции (АЗС) предусматривается размещать из расчета одной топливораздаточной колонки на 1200 легковых автомобилей.

Суммарная мощность СТО должна составлять на I-ю очередь 40 постов, на расчетный срок – 49 постов. Суммарная нормативная мощность АЗС на I-ю очередь – 7 топливораздаточных колонок, на расчетный срок – 9 колонок для обслуживания городского легкового автотранспорта.

Мощность АЗС в настоящее время удовлетворяет перспективным требованиям для городских нужд, а также для обслуживания транзитного автотранспорта.

Размещение проектируемых СТО произведено, в основном, на территориях новых гаражных кооперативов.

Генеральным планом предусматривается разместить на въездах в город автосервисные комплексы, включающий в себя мотель, СТО, АЗС, мойку, объекты бытового и торгового обслуживания. На I-ю очередь автосервисный комплекс размещен на въезде в город с московского направления, на расчетный срок – с нового направления на Коношу.