|  |  |
| --- | --- |
| **СОГЛАСОВАНО**  **Начальник ОГИБДД**  **МОтд МВД России «Провиденское»**  **\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Бильдин С.В.**  **«\_18\_» \_\_\_марта\_\_\_\_2021 года** | **УТВЕРЖДЕНО**  **ПОСТАНОВЛЕНИЕМ**  **АДМИНИСТРАЦИИ ПРОВИДЕНСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА**  **от «\_18\_» \_\_\_марта\_\_\_\_2021 года № 98** |

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА**

**ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

**ПРОВИДЕНСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА**

**Комплексная схема организации дорожного движения.**

**Текстовые материалы**

**173-02/КСОДД**

******

**г. Омск**

**КСОДД-600**

**ПАО «ОНХП»**

**2020**

ПЕРЕЧЕНЬ ОТВЕТСТВЕННЫХ ЗА РАЗРАБОТКУ ПРОЕКТА

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Должность** | **Фамилия И.О.** | **Подпись** |
| 1 | Ведущий архитектор проекта | Шамсутдинова И.А. | W:\!!!ПРОЕКТЫ\Прочее\подписи\Шамсутдинова.tif |
| 2 | Ведущий инженер-экономист | Иойлева Е.Н. | W:\!!!ПРОЕКТЫ\Прочее\подписи\Иойлева.tif |
| 3 | Инженер II категории | Дурасов М.Ю. | W:\!!!ПРОЕКТЫ\Прочее\подписи\Дурасов.tif |
| 4 | Главный инженер проекта | Сорокин В.Д. | W:\!!!ПРОЕКТЫ\Прочее\подписи\Сорокин.png |
| 5 | Директор НПЦРТиМП | Гришко А.В. | W:\!!!ПРОЕКТЫ\Прочее\подписи\Гришко.tif |

Содержание

Состав проекта 6

Введение 7

1. Задание на проектирование КСОДД 10

2. Паспорт КСОДД 14

Пояснительная записка 15

1. Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации 15

1.1. Положение территории в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации (прилегающих субъектов Российской Федерации) 15

1.2. Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований (при их наличии), долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов, поселений, материалов инженерных изысканий 17

1.2.1. Природно-климатические условия 21

1.2.2. Гидрологическая характеристика 27

1.2.3. Геологическое строение территории 32

1.2.4. Особенности рельефа 33

1.2.5. Почвы 34

1.2.6. Градообслуживающие отрасли 35

1.2.7. Демографический потенциал 36

1.3. Оценка социально-экономической и градостроительной деятельности территории, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность 40

1.4. Оценка сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории 43

1.5. Оценка существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов 44

1.6. Оценка организации парковочного пространства, оценка и анализ параметров размещения парковок (вид парковок, количество парковочных мест, их назначение, обеспеченность, заполняемость) 47

1.7. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения (далее - ТСОДД) 47

1.8. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального района, городского округа или городского поселения; 48

1.9. Оценка и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения; 49

1.10. Оценка и анализ параметров движения маршрутных транспортных средств (вид, частота движения, скорость сообщения), результаты анализа пассажиропотоков 50

1.11. Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (при наличии) 51

1.12. Оценка и анализ уровня негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду, безопасность и здоровье населения 51

1.13. Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения 52

2. Мероприятия по организации дорожного движения и очередность их реализации 55

2.1. Разделение движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения 55

2.2. Повышение пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок 55

2.3. Оптимизация светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление 56

2.4. Согласование (координация) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения 58

2.5. Развитие инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительство и обустройство пешеходных переходов 58

2.6. Введение приоритета в движении маршрутных транспортных средств 59

2.7. Развитие парковочного пространства (в том числе за пределами дорог) 60

2.8. Введение временных ограничений или прекращения движения транспортных средств 61

2.9. Применение реверсивного движения и организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках 62

2.10. Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования 63

2.11. Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее - АСУДД), ее функции и этапы внедрения 63

2.12. Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий 64

2.13. Организация движения маршрутных транспортных средств 65

2.14. Организация или оптимизация системы мониторинга дорожного движения, установка детекторов транспорта, организация сбора и хранения документации по организации дорожного движения 65

2.15. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения 66

2.16. Организация пропуска транзитных транспортных средств 68

2.17. Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств 69

2.18. Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах 71

2.19. Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов 71

2.20. Обеспечение маршрутов движения детей к образовательным организациям 73

2.21. Развитие сети дорог или участков дорог, локально-реконструкционные мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом 75

2.22. Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения 76

3. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения 78

4. Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения 80

5. Формирование предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового, нормативно-технического, методического и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД на территории Провиденского городского округа 82

Заключение 84

Состав проекта

| **№ п/п** | **Наименование документации** | **Гриф** | **Инв. №** | **Масштаб** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Комплексная схема организации дорожного движения Провиденского городского округа** | | | | |
| **Состав** | | | | |
| 1 | Комплексная схема организации дорожного движения. Текстовые материалы |  | 173-02/КСОДД | Б/М |
| 2 | Схема размещения дорожных знаков, остановочных пунктов и парковок |  | 173-02/ КСОДД-1.1 | 1:5 000 |

Введение

Дорожная сеть является важнейшей составной частью инфраструктуры, способствующей экономическому росту, решению социальных задач и обеспечению национальной безопасности государства. Развитие транспорта обеспечивает необходимые условия для преодоления экономической отсталости. С созданием эффективной транспортной системы появляется возможность территориального разделения труда, углубления и расширения товарного обмена. Капитальные вложения в дорожное хозяйство незамедлительно дают отдачу региону за счет снижения транспортных затрат, повышения конкурентоспособности и прибыльности приоритетных хозяйственных сфер региона, занятости населения, улучшения качества жизни и в конечном итоге дополнительных поступлений в бюджеты всех уровней.

Комплексная схема организации дорожного движения (КСОДД) – это системный план мер организации дорожного движения, направленный на проведение единой государственной и муниципальной политики в области дорожного движения и обеспечения его безопасности в пределах полномочий местных исполнительных и распорядительных органов.

Решением транспортных проблем муниципального образования может стать разработка Комплексных схем организации дорожного движения, которые предусматривают совокупность конструктивно-планировочных и организационных мероприятий. Целью настоящей работы является:

* разработка мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности улично-дорожной сети на территории Провиденского городского округа;
* предупреждение заторовых ситуаций с учетом изменения транспортных потребностей;
* снижение аварийности и негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения;
* создание инструмента для поддержки принятия решений в области управления транспортным комплексом на основе единой транспортной модели маршрутов общественного транспорта и движения индивидуального транспорта.

Для этого необходимо последовательное решение следующих задач:

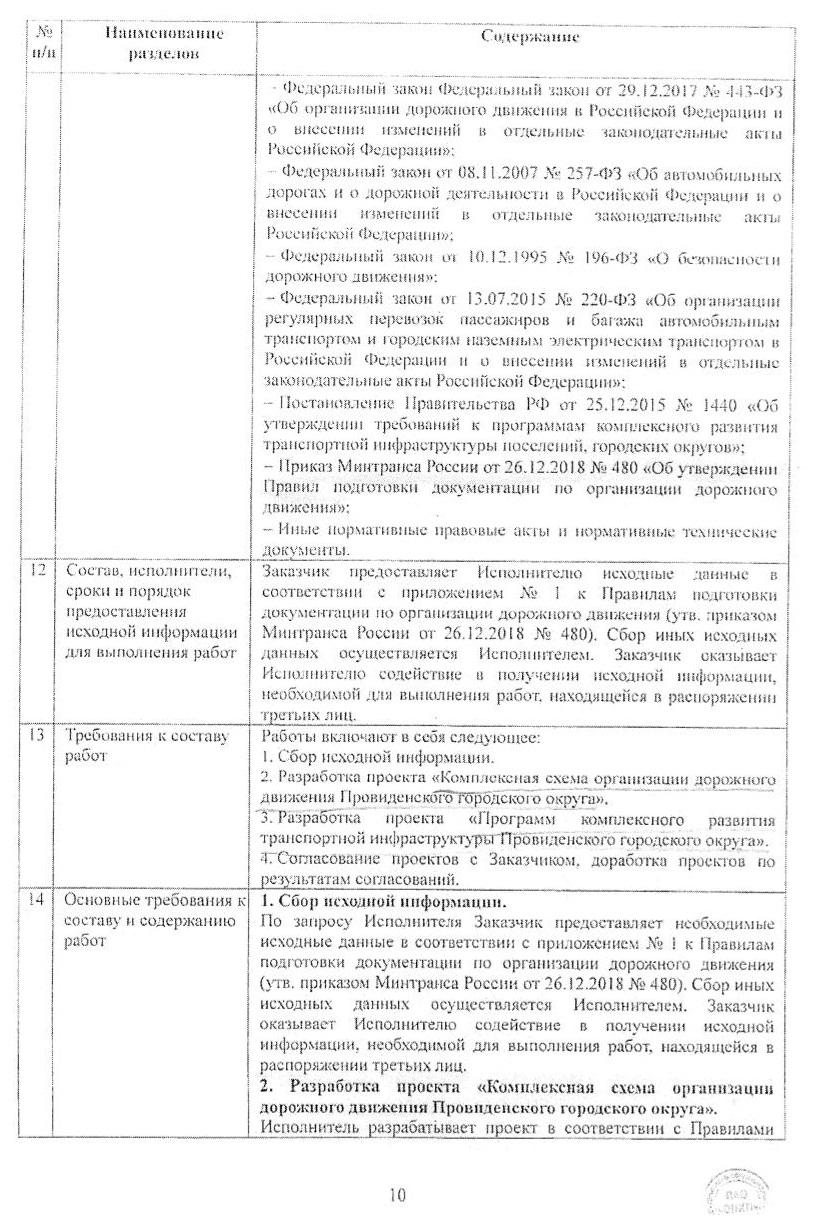
* сбор, систематизация и анализ данных о параметрах улично-дорожной сети и существующей схеме организации дорожного движения;
* анализ существующей сети транспортных корреспонденций Провиденского городского округа с другими муниципальными образованиями и территориями;
* выявление проблем, обусловленных недостатками в развитии территориальной транспортной системы;
* разработка мероприятий по оптимизации организации и повышению безопасности дорожного движения;
* разработка мероприятий по оптимизации парковочного пространства, включая мероприятия по организации/развитию транспортно-пересадочных узлов;
* разработка мероприятий по оптимизации работы системы пассажирского транспорта с учетом существующих и прогнозных характеристик пассажиропотоков;
* разработка мероприятий по развитию пешеходной инфраструктуры;
* разработка мероприятий по повышению транспортной доступности и развитию межмуниципальных и межсубъектных транспортных связей;
* введение необходимых режимов движения в соответствии с категорией дороги, ее конструктивным элементам, искусственными сооружениями и другими факторами.

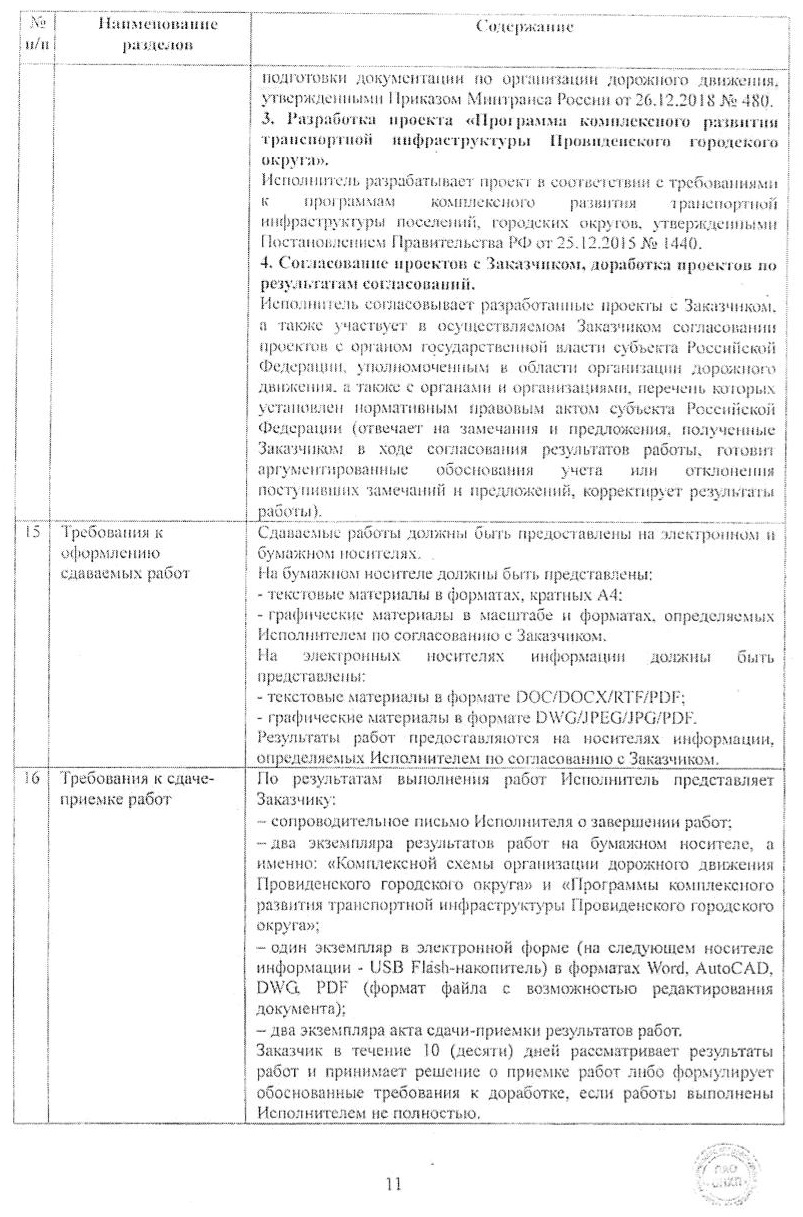
Реализация настоящего проекта позволит оптимизировать движение на улицах Провиденского городского округа, а также увеличить их пропускную способность и повысить безопасность дорожного движения, снизить негативное воздействие транспорта на окружающую среду и здоровье населения.

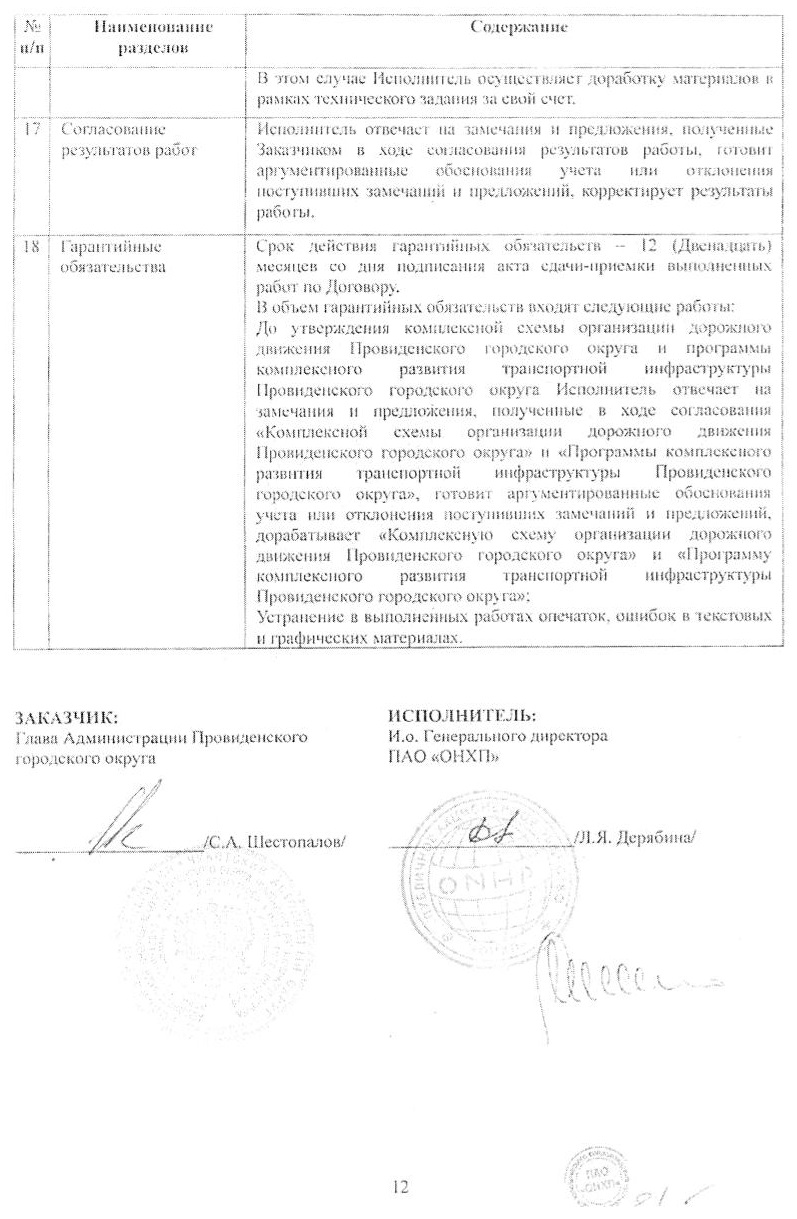
Расчетный срок реализации КСОДД определен с 2020 по 2025 годы включительно. Мероприятия в рамках КСОДД на расчетный срок могут быть использованы для разработки и реализации в Провиденском городском округе программных документов по организации и обеспечению безопасности дорожного движения, при планировании реконструкции и развития улично-дорожной сети, разработке проектов организации дорожного движения, устойчивому развитию транспорта и его инфраструктуры, формированию доступной среды для всех групп населения.

1. Задание на проектирование КСОДД









1. Паспорт КСОДД

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 1 | Наименование | Комплексная схема организации дорожного движения Провиденского городского округа |
| 2 | Основание для разработки | Техническое задание на разработку «Комплексной схемы организации дорожного движения Провиденского городского округа» и «Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Провиденского городского округа» (приложение №1 к Договору подряда №173-02 от 14.08.2020г.) |
| 3 | Заказчик | Администрация Провиденского городского округа  689251, Чукотский автономный округ, пгт. Провидения, ул. Набережная Дежнева, дом 8а |
| 4 | Разработчик | ПАО «ОНХП»  644050, г. Омск, Бульвар Инженеров, д. 1 |
| 5 | Цели и задачи | - Обеспечение сбалансированного, перспективного развития транспортной инфраструктуры городского округа в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.  - Формирование комплексных решений об организации дорожного движения на территории городского округа, реализующих долгосрочные стратегические направления обеспечения эффективности организации дорожного движения и совершенствования деятельности в области организации дорожного движения. |
| 5 | Показатели оценки эффективности организации дорожного движения | 1. увеличение скорости движения; 2. снижение времени в пути; 3. снижение вероятности ДТП; 4. снижение экологической нагрузки на ОС; 5. улучшение качества обслуживания территорий. |
| 6 | Сроки и этапы реализации | 2020-2025г. |
| 7 | Описание запланированных мероприятий по организации дорожного движения, объемы и источники их финансирования | 1. Ремонт автомобильных дорог. 2. Организационные мероприятия. 3. Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения на участках уличнодорожной сети. 4. Мероприятия по инфраструктуре общественного транспорта. 5. Мероприятия по организации парковочного пространства. 6. Мероприятия по совершенствованию пешеходной инфраструктуры. |

Пояснительная записка

1. Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации

1.1. Положение территории в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации (прилегающих субъектов Российской Федерации)

Провиденский район находится на востоке Чукотского автономного округа, большая его часть расположена в южной части Чукотского полуострова. На севере граничит с Чукотским муниципальным районом, на западе - с Иультинским муниципальным районом. С востока омывается водами Берингова моря Тихого океана, с юга - водами Анадырского залива Тихого океана. Протяжённость береговой полосы в пределах района составляет 850 км, большая часть которой изрезана скалистыми мысами, глубокими заливами и фьордами.

Провиденский район образован в 1957 году. Ранее территории Провиденского, современного Чукотского и значительная часть Иультинского района входили в состав Чукотского района. В 1957 году его южная часть была выделена в Провиденский район.

Чукотский АО не включен в непрерывную сухопутную транспортную систему Российской Федерации. Сложное географическое положение и особые метеорологические условия территории существенно влияют на формирование его транспортных связей. Точечный характер расселения, крайне низкая плотность населения, сосредоточение хозяйственной деятельности в изолированных очагах ресурсно-сырьевого освоения и традиционного природопользования обуславливают низкий уровень развития транспортной системы с преимущественной ролью воздушного и водного видов транспорта. Транспортный каркас территории развивался как обеспечивающий развитие производительных сил и освоение минерально-сырьевой базы. Для обеспечения нужд производства и обслуживания населения играют большое значение сезонные виды транспорта: летом – водный транспорт, зимой – автомобильный по зимникам.

Площадь Провиденского городского округа составляет 26,8 тыс.км, население около 4000 человек, плотность населения 0,16 человек на 1 км2. В Провиденский городской округ входят: административный центр - посёлок городского типа Провидения, сельские поселения Энмелен, Нунлигран, Сиреники, Новое Чаплино и Янракыннот. Дорожной сетью связаны пгт. Провидения, аэропорт и с. Новое Чаплино. В качестве общественного транспорта используются автобусы вахтового типа на шасси Урал-4320. С остальными населёнными пунктами райцентр связан ежегодно прокладываемыми зимниками и вертолетом. Пассажирское сообщение с окружным центром и внутри района круглогодично осуществляется воздушным транспортом. Завоз генеральных грузов для обеспечения всех потребностей района производится в период летней навигации морским транспортом через единственный рейдовый морской порт Провидения.

Порт Провидения формирует опорную точку Северного морского пути, обеспечивая бункеровку и безопасность судоходства на участке от Камчатки до Мурманска и значительно упрощая логистику для инвестпроектов, реализуемых в Чукотском автономном округе.

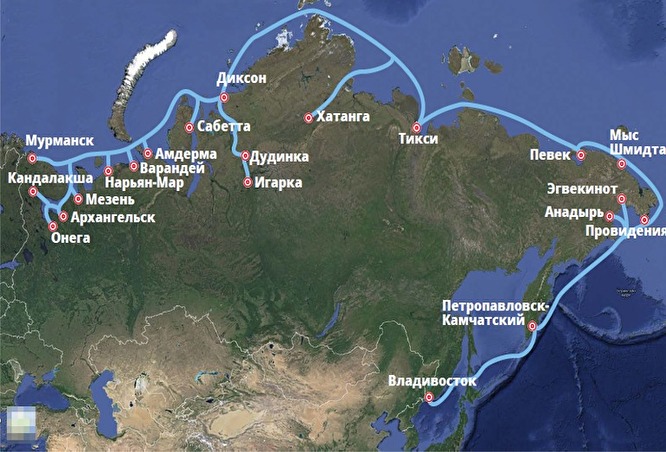


Рисунок 1.1.1 Провидения на схеме Северного морского пути

1.2. Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований (при их наличии), долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов, поселений, материалов инженерных изысканий

Нормативно-правовое обеспечение деятельности в сфере организации и безопасности дорожного движения основывается на разработке проектов организации дорожного движения, проведению ежегодной оценки транспортно-эксплуатационных свойств автомобильных дорог и паспортизации автомобильных дорог.

Информационное обеспечение участников дорожного движения проводится путем размещения информации по организации дорожного движения (расписание работы общественного транспорта, график выполнения дорожных работ, планы по проектированию и строительству в сфере дорожного хозяйства) с помощью сети Интернет на официальном сайте Провиденского городского округа <http://provadm.ru/>, а также на информационных стендах.

Настоящий раздел выполнен на основании информации, полученной в администрации Провиденского городского округа. Также были использованы данные, материалы и положения следующих документов и программ развития транспортной инфраструктуры:

* Муниципальная программа «Формирование современной городской среды на территории Провиденского городского округа на 2019-2022 годы»;
* Муниципальная программа «Комплексное благоустройство территории Провиденского городского округа на 2020-2022 годы»;
* Муниципальная программа «Обеспечение пассажирских перевозок транспортом общего пользования в Провиденском городском округе в 2020 – 2022 годах»;
* Муниципальная программа «Содержание объектов дорожного хозяйства в Провиденском городском округе на 2020-2022 годы»;

На территории Провиденского городского округа действуют автомобильные дороги общего пользования окружного и районного значения.

Таблица 1.2.1. Автомобильные дороги общего пользования местного значения

| **Номер строки** | **Наименование автомобильной дороги** | **Идентификационный номер автомобильной дороги** | **Протяженность, км** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Всего** | **с твердым покрытием**  **капитального,**  **переходного типа** | |
| **категория** | **км** |
| **Автомобильные дороги общего пользования местного значения** (автодороги, соединяющие населенные пункты в границах муниципального района) | | | | | |
| 1 | «пгт. Провидения - с. Новое Чаплино» от 5 км а/д «пгт. Провидения - Аэропорт» | 77-220 ОП МГ 001 | 18,339 | V | 18,339 |
| 2 | «пгт. Провидения – Аэропорт» км 0+000 – км 11+491 | 77-220 ОП МГ 002 | 11,491 | V | 11,491 |
| **ИТОГО в собственности МО :** | | | **29,83** | **-** | **29,83** |
| **пгт. Провидения** | | | | | |
| 1 | ул. Набережная Дежнева | 77-220-551 ОП МГ 001 | 2,109 | V | 2,109 |
| 2 | ул. Полярная | 77-220-551 ОП МГ 002 | 3,037 | V | 3,037 |
| 3 | ул. Чукотская | 77-220-551 ОП МГ 003 | 0,712 | V | 0,712 |
| 4 | ул. Эскимосская | 77-220-551 ОП МГ 004 | 0,440 | V | 0,440 |
| 5 | Провидения - Водозабор | 77-220-551 ОП МГ 005 | 2,882 | V | 2,882 |
| 6 | Проезд до полигона ТБО | 77-220-551 ОП МГ 006 | 2,341 |  | 2,341 |
|  |  |  | **11,521** |  | **11,521** |
| **с. Новое Чаплино** | | | | | |
| 1 | ул. Мира | 77-220-550 ОП МГ 001 | 0,432 | V | 0,432 |
| 2 | ул. Матлю | 77-220-550 ОП МГ 002 | 0,388 | V | 0,388 |
| 3 | ул. Майна | 77-220-550 ОП МГ 003 | 0,479 | V | 0,479 |
| 4 | ул. Советская | 77-220-550 ОП МГ 004 | 0,308 | V | 0,308 |
| 5 | ул. Дружбы | 77-220-550 ОП МГ 005 | 0,395 | V | 0,395 |
| 6 | ул. Береговая | 77-220-550 ОП МГ 006 | 0,376 | V | 0,376 |
| 7 | с. Новое Чаплино – Полигон ТБО | 77-220-550 ОП МГ 007 | 0,924 | V | 0,924 |
| 8 | с. Новое Чаплино – Водозабор | 77-220-550 ОП МГ 008 | 0,523 | V | 0,523 |
|  |  |  | **3,825** |  | **3,825** |
| **с. Сиреники** | | | | | |
| 1 | ул. Мандрикова | 77-220-550 ОП МГ 001 | 2,400 | V | 2,400 |
| 2 | ул. Отке | 77-220-550 ОП МГ 002 | 4,000 | V | 4,000 |
| 3 | ул. Нутаугье | 77-220-550 ОП МГ 003 | 1,500 | V | 1,500 |
| 4 | ул. Заречная | 77-220-550 ОП МГ 004 | 1,200 | V | 1,200 |
| 5 | Вертолетная площадка - Гараж | 77-220-550 ОП МГ 005 | 0,800 | V | 0,800 |
| 6 | Контора - Берег | 77-220-550 ОП МГ 006 | 0,700 | V | 0,700 |
| 7 | Больница - Свалка | 77-220-550 ОП МГ 007 | 1,700 | V | 1,700 |
| 8 | Больница - Вертолетная площадка | 77-220-550 ОП МГ 008 | 0,900 | V | 0,900 |
| 9 | Проезд до свалки | 77-220-550 ОП МГ 009 | 2,700 | V | 2,700 |
| 10 | Проезд до водозабора | 77-220-550 ОП МГ 010 | 1,500 | V | 1,500 |
|  |  |  | **17,40** |  | **17,40** |
| **с. п. Нунлигран** | | | | | |
| 1 | ул. Чукотская | 77-220-550 ОП МГ 001 | 0,126 | V | 0,126 |
| 2 | ул. Центральная | 77-220-550 ОП МГ 002 | 0,513 | V | 0,513 |
| 3 | ул. Тагриной | 77-220-550 ОП МГ 003 | 0,319 | V | 0,319 |
| 4 | ул. Тундровая | 77-220-550 ОП МГ 004 | 0,450 | V | 0,450 |
| 5 | ул. Кергау | 77-220-550 ОП МГ 005 | 0,173 | V | 0,173 |
| 5 | ул. Каляквун | 77-220-550 ОП МГ 006 | 0,440 | V | 0,440 |
| 6 | с. Нунлигран - Полигон ТБО | 77-220-550 ОП МГ 007 | 2,202 | V | 2,202 |
| 7 | с. Нунлигран - Водозабор | 77-220-550 ОП МГ 008 | 0,573 | V | 0,573 |
|  |  |  | **4,796** |  | **4,796** |
| **с. п. Энмелен** | | | | | |
| 1 | ул. Заречная | 77-220-550 ОП МГ 001 | 0,617 | V | 0,617 |
| 2 | ул. Центральная | 77-220-550 ОП МГ 002 | 0,876 | V | 0,876 |
| 3 | ул. Чирикова | 77-220-550 ОП МГ 003 | 2,557 | V | 2,557 |
| 4 | ул. Копейская | 77-220-550 ОП МГ 004 | 0,484 | V | 0,484 |
| 5 | с. Энмелен - Полигон ТБО | 77-220-550 ОП МГ 005 | 1,154 | V | 1,154 |
| 6 | с. Энмелен - Водозабор | 77-220-550 ОП МГ 006 | 4,994 | V | 4,994 |
|  |  |  | **10,682** |  | **10,682** |
| **с. п. Янракыннот** | | | | | |
| 1 | ул. Чукотская | 77-220-550 ОП МГ 001 | 0,518 | V | 0,518 |
| 2 | ул. Снежная | 77-220-550 ОП МГ 002 | 0,382 | V | 0,382 |
| 3 | ул. Полярная | 77-220-550 ОП МГ 003 | 0,147 | V | 0,147 |
| 4 | ул. Советская | 77-220-550 ОП МГ 004 | 0,402 | V | 0,402 |
| 5 | ул. Ясная | 77-220-550 ОП МГ 005 | 0,246 | V | 0,246 |
| 6 | ул. Северная | 77-220-550 ОП МГ 006 | 0,150 | V | 0,150 |
| 7 | с. Янракыннот - Полигон ТБО | 77-220-550 ОП МГ 007 | 0,329 | V | 0,329 |
| 8 | с. Янракыннот - Водозабор | 77-220-550 ОП МГ 008 | 4,302 | V | 4,302 |
|  |  |  | **6,476** |  | **6,476** |
| **ВСЕГО по муниципальному образованию:** | | | **84,53** |  | **84,53** |

На территории Провиденского городского округа организовано регулярное автобусное пассажирское сообщение по двум утвержденным маршрутам. В месяц обоими маршрутами перевозится около 800 человек. Перевозку пассажиров, ремонт, строительство, содержание автомобильных дорог и искусственных сооружений осуществляет Муниципальное автотранспортное предприятие «Провиденское».

Количество транспорта, стоящего на регистрационном учете в Провиденском городском округе по состоянию на 01.09.2020г. составляет 577 ед.

1.2.1. Природно-климатические условия

Климат на территории Провиденского городского округа субарктический морской с быстрым нарастанием степени континентальности по мере удаления от побережья, с продолжительной зимой и коротким, но довольно теплым, на большей части территории летом. Отличается большей суровостью, чем на соседней Аляске. Это обусловлено не низкими температурами, а сильными ветрами Чукотского побережья одного из самых бурных в мире Берингова моря. Относится к самым ветреным районам России. На побережьях ежегодно случаются ветры со скоростью более 40 метров в секунду продолжительностью несколько суток, а то и недель. Рекордные же шквалы достигают 80 метров в секунду! Особенно ветрено с середины октября до середины декабря. На море в это время свирепствуют тяжёлые штормы.

Абсолютные показатели температур в районе бухты Провидения - 43ºС (зимой) и +25ºС (летом). Средние многолетние температуры самого холодного месяца января-февраля (-15ºС)-(-16ºС); самого тёплого – июля +9ºС. За последние 10 лет средние показатели температур значительно повысились.

Характерны короткие переходные периоды. Весной наблюдаются мощные фронты бризов, туманов и т. д. А если к этому добавить и такие природные явления, как частый гололед, мощное снегонакопление, затяжные зимние пурги, постоянный недостаток тепла и жесткий ветровой режим, то станет понятной чрезвычайная сложность освоения этой суровой арктической территории.

Погода может кардинально меняться (особенно на побережьях) в течение одного-двух часов. Часты резкие перепады давления в течение суток. Характерно выпадение большого количества осадков - примерно 700 мм в год.

Особенностью холодного периода на территории является возможность выпадения осадков в жидкой фазе и повышения температуры выше 0ºС в декабре-феврале.

В целом в Провиденском городском округе преобладает избыточно влажный и умеренно-холодный климат.

Годовая продолжительность солнечного сияния составляет 1500-1800 часов на северо-востоке полуострова, что составляет от 30-45% - от возможной.

Средняя за год температура воздуха отрицательна за счет низких температур в зимнее время и сравнительно небольших летних температур. На юго-востоке округа средние температуры воздуха за год (-6) – (-4) ºС. Кроме того, особенности географического положения округа являются причиной частого возникновения здесь туманов. Всего за год в среднем на побережье число дней с туманом колеблется от 30 до 50 дней в год в юго-восточной части полуострова, и значительно уменьшаясь во внутренних районах (до 10-15 дней). В отдельные годы число дней с туманом может возрастать до 100-120 – практически в каждый третий или четвертый день в году может наблюдаться это явление.

Частая повторяемость циклонов и близость акватории Берингова моря обусловливает значительную относительную влажность воздуха в этом регионе. В среднем за год она составляет 80-88% на побережье, понижаясь до 75% во внутренних частях.

Годовое количество осадков колеблется в широких пределах и сильно меняется в зависимости от рельефа местности. На восточном побережье Чукотского полуострова выпадает около 250 - 350 мм, с удалением от побережья количество осадков уменьшается почти вдвое. Всего за год отмечается 110-150 дней с осадками, причем на долю дней со снегом приходится 55-60%, дней с дождём – в среднем 30-35%, а смешанные осадки наблюдаются в 6-10% случаев.

В целом за год доминирующими направлениями ветра на побережье являются потоки с северной составляющей (45-60%). В бухтах и заливах увеличивается повторяемость штилевой погоды, а при продвижении вглубь суши она становится наибольшей (30-40%). Средняя за год скорость ветра составляет 3-4 м/с на континенте в бухтах и заливах, увеличиваясь до 7-8 м/с на побережье.

В зависимости от конкретного года все метеорологические параметры могут испытывать значительные отклонения от средних величин.

*Особенности погоды в различные сезоны года. Холодный период*

Холодный период в округе длится около 8 месяцев.

В зимние месяцы наблюдается максимум атмосферного давления воздуха, причем при движении от побережья вглубь континента возрастает амплитуда годового хода давления. Максимум в годовом ходе достигается в феврале – марте (1006-1009 ГПа)

В зимние месяцы приход солнечной радиации минимален. В декабре-январе наблюдается период полярной ночи. Отрицательный радиационный баланс наблюдается с октября по март, достигая минимальных значений в ноябре-январе.

Невелика в зимний период и продолжительность солнечного сияния. На побережье Чукотского полуострова она колеблется в декабре от 0 до 10 часов, в более южных районах увеличиваясь до 15-20 часов.

В континентальных округа средняя суточная температура воздуха переходит через ноль во второй декаде сентября, на побережье Берингова моря – во второй декаде октября. Первые заморозки в среднем наблюдаются в начале-середине сентября, но, в зависимости от конкретных циркуляционных условий, могут быть и в середине августа, и в начале октября. В среднем за год период с отрицательными температурами составляет 250-260 суток. Устойчивые морозы наступают уже с середины октября и длятся до второй декады мая. Продолжительность периода с устойчивыми морозами на побережье около 180-200 дней (65-70% от всего периода с отрицательными температурами), увеличиваясь на 10-15 суток во внутренних частях округа.

На Чукотском полуострове самым холодным месяцем зимы, как правило, является февраль: (-25)-(-15)°С на побережье, на 2-4°С ниже во внутренних районах. Средние максимальные температуры воздуха, дающие представление о температурном режиме в наиболее теплую часть суток, составляют в январе-феврале около (-10) - (-15) °С на побережье, уменьшаясь до - 20°С в более северных частях и по мере удаления от моря.

Зимой нередко происходит проникновение теплого морского воздуха вглубь континента, которое приводит к тому, что абсолютные максимумы температуры воздуха в холодный период года практически повсеместно положительные. С выносом морского умеренного воздуха из южной части Берингова моря температура воздуха повышается до (-5)-(-13) °С, происходят резкие потепления, сопровождающиеся сильными снегопадами, штормовыми ветрами и метелями. Интересно отметить, что абсолютные максимумы температуры в январе в более северных частях округа на 3-5°С выше, чем в южных. Оттепели возможны во все месяцы холодного периода, однако в январе и феврале они наблюдаются чаще.

Абсолютный минимум температуры воздуха составил (-40)-(-45)°С на побережье и -50-(-60) °С во внутренних районах.

Для этого округа характерна сезонная изменчивость ветрового режима, которая наиболее ярко проявляется на побережье, несколько затухая при продвижении вглубь континента. Иногда она нарушается в результате циклонической деятельности.

Зимой на всех прибрежных станциях преобладает поток с северной составляющей. В основном это северное и северо-западное направления. Сложный рельеф территории вносит существенные коррективы, и преобладающими в ряде пунктов становятся направления, определяемые ориентацией речных долин и горных хребтов.

На Чукотском полуострове наибольшие скорости ветра наблюдаются в октябре-ноябре – до 10м/с. В центральных участках района она уменьшается до 4-5 м/с. Во внутренних частях региона также именно в это время года максимальна повторяемость штилевой погоды (скорость ветра менее 1 м/с) – до 45-46%. На ее распределение по территории оказывает сильное влияние рельеф. Наоборот, на побережье Берингова моря повторяемость штилевой погоды в это время года наименьшее и не превышает 10-15%.

Самое резкое усиление штормовой активности происходит осенью и достигает максимума в ноябре-декабре

Максимальные скорости ветра зимой наибольшие и достигают 40 м/с и более, порывы ветра на большей части территории достигали 50 м/с.

Относительная влажность имеет более сложный годовой ход, чем абсолютная. В зимний период средняя относительная влажность в южной части и в центральных частях полуострова колеблется от 74-80%.

Зимой в связи с активной циклонической деятельностью в рассматриваемом районе наблюдаются сильные снегопады. За период с октября по май выпадает около 40-45% осадков от годовой суммы. Во внутренних котловинах количество выпавших осадков может уменьшаться в два раза по сравнению с побережьем. В течение зимы от ноября к марту происходит постепенное понижение количества выпавших осадков, хотя в январе наблюдается повсеместно локальный максимум.

Снежный покров образуется в результате прохождения циклонов в первую половину зимнего периода. Всего число дней со снежным покровом около 220-230 на побережье Чукотского полуострова. Обычно снежный покров начинает устанавливаться в первой декаде октября во внутренних частях полуострова и бухтах и заливах. Сход снежного покрова наблюдается повсеместно в конце мая – начале июня. Устойчивый снежный покров, как правило, устанавливается с середины октября – начала ноября до конца мая-начала июня.

В годовом ходе максимум высоты снежного покрова на Чукотском полуострове наблюдается, как правило, в апреле-начале мая и составляет около 60 см на побережье, уменьшаясь до 35-45 см при движении к югу. Максимальная высота снега на побережье Чукотского полуострова может достигать 150 см.

Из неблагоприятных атмосферных явлений, которые происходят в зимний период, наибольший ущерб могут наносить оттепели, метели и туманы.

В среднем продолжительность туманов в холодное время составляет 10-20% от годовой суммы.

Данный регион характеризуется значительной повторяемостью метелей. Среднее число дней с метелью в годовом ходе имеет максимум на январь. Наиболее благоприятные условия для возникновения метелей наблюдаются на побережье, где они наблюдаются в течение всего года. При движении вглубь полуострова число дней с метелью уменьшается очень значительно, сокращается и период, когда они могут возникать, до 10 месяцев в году.

На побережье Чукотского полуострова метели возможны при ветрах как северного и северо-западного направлений, так и южного. При этом наиболее вероятны скорости 10-15 м/с. Наибольшая повторяемость температуры воздуха при метелях в ноябре-декабре приходится на интервал с более низкими температурами (-15)-(-10)°С, чем в январе (-10)-(-5)°С. Самые низкие температуры при метелях наблюдаются в феврале- марте. Подобное сочетание значительных скоростей ветра и низких температур придают климату данного региона исключительную суровость. Обледенение чаще наблюдается в северных районах практически в течение круглого года.

*Теплый период*

Переходные сезоны на рассматриваемой территории очень короткие и длятся практически по одному месяцу. Весна короткая и холодная. Только в июне температуры воздуха становятся положительными.

Переходные сезоны характеризуются резкими изменениями температурного режима. Так, от мая к июню в среднем температура возрастает от 7-8°С на побережье до 10-11°С во внутренних районах. Такое же резкое уменьшение температуры от сентября к октябрю наблюдается и осенью.

В целом за год период с положительными температурами короткий: 90-100 суток на южном побережье.

Самым теплым месяцем лета является июль на севере побережья и во внутренних районах, но в некоторых районах максимум сдвигается на август. Наибольшие средние за месяц температуры воздуха на побережье не превышают 10°С. Во внутриконтинентальных районах температуры на 2-3°С выше.

Средние максимальные температуры воздуха достигают в июле-августе всего 12-15°С на побережье и на 5-6°С выше во внутренних районах. Как правило, повышение температур воздуха выше 20°С. Абсолютный максимум температуры (+28°С) отмечался практически на всей рассматриваемой территории.

Абсолютные минимумы температуры воздуха днем понижаются до 0-6°С на побережье и до 4-7°С во внутриконтинентальных районах. Ночью в результате радиационного выхолаживания температура воздуха может понижаться до (-1)-(-4)°С во внутренних районах и до 0-1°С на южном побережье.

В связи с повышением давления над океаном и понижением его над континентом и Арктическим бассейном летом преобладающими ветрами над Беринговым морем становятся ветры южных румбов. Влияние рельефа прослеживается на примере внутриконтинентальных станций, где летом преобладают ветры с восточной составляющей.

Средняя скорость ветра в летний период не превышает 4-5 м/с и до 2,5-4 м/с во внутриконтинентальных котловинах. Повторяемость штилевой погоды растет до 35% .

Максимальный порыв ветра составил 34 м/с. В среднем за месяц 2-3 дня на побережье бывает штормовой ветер со скоростью более 15 м/с. В июле может наблюдаться также ветер со скоростью больше 30 м/с.

Наибольшая относительная влажность (до 90%) наблюдается на северо-востоке полуострова.

На теплое время года (июнь-сентябрь) приходится около 50% от годовой суммы осадков на южном побережье. В годовом ходе наиболее влажным оказывается практически повсеместно август. Минимальное количество осадков выпадает в мае.

В среднем за сутки на всей территории в течение всего теплого периода выпадает не более 4 мм осадков, а среднее суточное максимальное количество не превышает 20 мм. Продолжительность осадков летом в два раза меньше, чем в холодный период, и в июне осадки наименее продолжительны. Полностью жидкие осадки выпадают в течение только июля, а в июне и августе возможны уже выпадения твердых и смешенных осадков.

Летом на большей части территории наибольшая повторяемость числа дней с туманом отмечена на побережье (до 10-14 дней в месяц).

Наибольшая повторяемость туманов отмечается в районе мыса Чаплина. Средняя продолжительность туманов максимальна в июне-июле и составляет 80-90 часов на побережьях, уменьшаясь до 50-60 часов в бухтах и заливах.

Согласно СП 131.13330.2012 Строительная климатология. Актуализированная редакция СНиП 23-01-99\* (с Изменениями N 1, 2) территория поселения попадает в IГ климатический подрайон.

Территория округа по основным климатическим характеристикам расположена в суровых условиях для промышленного и гражданского строительства.

1.2.2. Гидрологическая характеристика

Гидрография представлена сильно развитой сетью речных и озёрных акваторий.

Реки тундровой зоны, как правило, имеют небольшие размеры, берут начало на невысоких и плоских водоразделах из озер или болот. Часть их представляет собой короткие протоки, соединяющие многочисленные озера. Равнинный рельеф и неглубокое залегание вечной мерзлоты способствуют образованию широких долин со слабо врезанными руслами и низкими берегами. Суровый климат и повсеместное распространение вечной мерзлоты обуславливают своеобразный режим рек округа – длительный ледостав, резкую сезонность питания и неравномерность стока, быстрые и высокий паводки, промерзание многих рек до дна и широкое развитие наледей. Ледостав продолжается 7-8 месяцев в году. Реки замерзают в сентябре, а вскрываются в конце мая, в начале июня. Их вскрытие сопровождаются заторами из-за более позднего освобождения рек ото льда в нижнем течении. Благодаря горному рельефу реки отличаются крутым падением, особенно в верхнем течении, где они имеют горный характер. Нижнее течение рек имеет широкие долины и пойменное течение. Всем рекам свойственны общие черты, обусловленные региональными физико-географическими и климатическими особенностями территории. А именно:

* снегодождевое питание с ежегодным формированием весеннего половодья и нескольких дождевых паводков;
* слабое подземное питание и, как результат этого, маловодная летне-осенняя межень;
* промерзание малых и средних водотоков с отсутствием стока в зимний период;
* значительная неравномерность внутригодового распределения водостока;
* малая мутность поверхностных вод, их минерализованность.

Из наиболее крупных рек следует отметить Эргувеем, Ионивеем, Курупка, Кальхеурервеем, Кукэнливеем, Итхат, Нунямоваам, Марич, Лынатгыргываам.

В районе много озер и болот. Обычно они встречаются вместе. Чаще всего озера и болота расположены по долинам рек и по побережью морей, а также на плоских водоразделах и пологих склонах. В горах развита сеть моренных озер. На побережье расположены многочисленные лагунные озера – Медвежье, Аччен (водный памятник природы), Имтук, Аван, Кивак. Они образовались в результате поднятия берега.

Большинство озер проточные, из них берут начала многие ручьи и реки. Их питание осуществляется за счет талых и дождевых вод. Грунтовое питание совсем незначительное. Зимой они покрываются слоем льда толщиной 1,5 – 2 м. Низменные озера часто зарастают и превращаются в трясины.

Провиденский городской округ богат водными ресурсами подземных и поверхностных вод. Здесь развиты два основных вида подземных вод: надмерзлотные и подмерзлотные. Надмерзлотные воды, представляющие практический интерес для водоснабжения, приурочены в основном современным аллювиальным отложениям в пределах надмерзлотных устойчивых таликовых зон, обычно локализирующихся границах современных пойм рек.

Надмерзлотные и межмерзлотные водоносные талики существуют также над чашами непромерзаемых озер, в предгорных конусах выноса и в других участках мощного накопления крупнообломочного материала на склонах гор и в предгорьях. Надмерзлотные воды залегают на глубине порядка 100-200 м (в долинах рек) в приурочены к дочетвертным комплексам пород. Наиболее широким распространением пользуются водоносные комплексы терригейных отложений недозон и пери.

По химическому составу они вполне пригодны для целей водоснабжения.

Наиболее практическое значение для водоснабжения округа представляют воды сквозных таликов в долинах рек, которые пространственно обычно связаны зонами тектонических нарушений и дробления пород. За счет этих вод могут решаться вопросы водоснабжения довольно крупных поселков и предприятий.

Обеспечение округа водой, как питьевой, так и для технических целей, осуществляется преимущественно за счет поверхностных водных источников: реки, озера и водохранилища, но в зимнее время водотоки в большинстве своем промерзают до дна. Общий забор воды из источников озерного типа составляет в районе 0,88 тыс.куб.м/сут.

Таблица 1.2.2.1 Список месторождений утвержденых в ТКЗ пресных подземных вод ПМР (по состоянию на 01.10.2012 года)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Название МППВ** | **Категории утвержденных**  **запасов, тыс.м3/сут** | | | | **Сумма**  **запасов**  **тыс.м3/сут** | **Под**  **Пром**  **Освоен.** | **Минерали-**  **зация,**  **г/дм3** | **рН** | **Солевой состав** |
| **А** | **В** | **С1** | **С2** |
| Гнилая Речка | 0,74 | 0,38 | 0,58 | 0,8 | 2,5 | 1,7 | 0,12-0,2 | 6,8-7,3 | гидрокарб.- хлоридная  натриевые |

Пресные подземные воды в округе являются самым надежным и качественным источником хозяйственного и питьевого водоснабжения населения. Хотя в настоящее время доля подземных вод в общем объеме хозяйственного и питьевого водоснабжения составляет 0,528 тыс м3/сутки. О чем свидетельствуют данные, приведенные в таблице 1.2.2.2.

Таблица 1.2.2.2. Использование поверхностных и подземных вод и утвержденные запасы подземных вод в Провиденском городском округе

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Муниципальное образование** | **Числен**  **ность населе**  **ния тыс.чел** | **Фактическое использование поверхностных и подземных вод для хоз.питьевых нужд**  **тыс м3/сутки** | | | **Утвержденные эксплуатационные запасы подземных вод**  **тыс м3/сутки** | |
| **всего** | **Подзем**  **ные** | **Поверх**  **ностные** | **всего** | **Подготов**  **ленные для пром.**  **освоения** |
| 1 | пгт.Провидения | 2,756 | 1,222 | 0,435 | 0,787 | 1,73 | 0,576 |
| 2 | с.Сиреники | 0,513 | 0,029 | - | 0,029 | 1,05 | 0,56 |
| 3 | с.Нунлигран | 0,356 | 0,022 | - | 0,022 | - | - |
| 4 | с.Энмелен | 0,374 | 0,02 | - | 0,02 | - | - |
| 5 | с.Янракыннот | 0,369 | 0,022 | - | 0,022 | 0,35 | 0,2 |
| 6 | с.НовоеЧаплино | 0,449 | 0,093 | 0,093 | - | 14,6 | 5,4 |
|  | Всего в районе | 3,963 | 1,408 | 0,528 | 0,88 | 17,73 | 6,736 |

*Минеральные, теплоэнергетические подземные воды*

Чукотский полуостров слагают преимущественно изверженные и метаморфические породы. Многочисленными молодыми разломами обусловлено проявления здесь ряда горячих источников.

*Сенявинские теpмоминеpальные источники*

Водный памятник природы "КЛЮЧЕВОЙ". Памятник расположен в восточной части Провиденского городского округа, на берегу Сенявинского пролива. Площадь 21 га.. Территория памятника включает Сенявинские теpмоминеpальные источники (64°44'11” с.ш.., 172°51'1” з.д.) с уникальной термофильной растительностью (термофильные реликты). Темпеpатуpа воды в естественных выходах 16-80°, минеpализация 1,5 г/л.

Феномены: Горячие ключи в условиях безлесной тундры являются своеобразным природным феноменом, всестороннее изучение которого представляет большой научный интерес. Охрана их необходима. Горячие ключи – природная лаборатория формирования новых форм и видов. Береговые термы – рефугиумы термогалофитов, сохранившихся со времен плейстоценовых трансгрессий.. Настоящими термофитами с обитанием в температурном режиме с амплитудой +30-80°С являются синезеленые, зеленые и желтые водоросли. Полный список сосудистых растений-термофитов насчитывает 23 вида.

Биоразнообразие: Флора района насчитывает 350 видов (Секретарева, 1993), из них непосредственно в районе ООПТ - около 250 видов (Тихомиров, 1957).

Охраняемые виды: На территории ООПТ произрастает Artemisia senjavinensis – полынь сенявинская, занесенная в Красную книгу России; это эндемик Чукотского п-ова, редкий вид. Редкими видами, несомненно, следует считать найденный на ключах папоротник буковник связывающий.

*Чаплинские термальные источники*

Водно-ботанический памятник природы "ЧАПЛИНСКИЙ". Памятник расположен в восточной части Провиденского городского округа (30 км от пос. Новое Чаплино) в районе мыса Чаплина. Площадь 9 га. Территория памятника включает Чаплинские термальные источники (64°25'28" с.ш., 172°30'05" з.д.), расположенные в долине p. Ульхум в 5 км от устья, у основания надпойменной террасы. Эти высокотемпературные (+70-88°) минеральные источники входят в число наиболее изученных, доступных и перспективных для комплексного освоения гидротерм Чукотки.

Феномены: Горячие ключи располагаются небольшими группами, по несколько десятков выходов. В Чаплинской группе две колонии: одна из 8 ключей, другая из 16 ключей. Как показывают анализы, воды их по своему химическому составу очень близки к морской воде и могут быть охарактеризованы как азотные, щелочные, кремнистые, хлоридные, кальциево-натриевые. Дебит воды для Чаплинской группы выражается в 1160 тыс. л в сутки. Температура воды на выходе колеблется от +20 до 71° С. Район непосредственного воздействия термальных вод на растительность ограничивается площадью не более 200 х 50 м. Вокруг выходов горячих источников располагается значительная территория (50-70 га), где сказывается влияние горячих вод.

На значительном участке правого берега р. Ульхум (I терраса) мерзлота отсутствует, и на глубине 6-6,5 м температура почвы довольно стабильно держится в пределах 22-24°С. Вместе с тем на левом берегу этой реки уровень летнего оттаивания мерзлоты в осоково-пушицевом болоте редко превышает 30 см. В зоне действия термальных вод в корнеобитаемом слое почвы осуществляется экологический режим, противоположный тому, который мы наблюдаем в типично тундровых ландшафтах. Так, в районе источников термика резко улучшается. Температура корнеобитаемого слоя (10-15 см) составляет 20-30° и еще больше повышается с глубиной, в тундровых же условиях температура корнеобитаемого слоя в августе равнялась 2-5° и быстро снижалась до 0° с приближением к уровню мерзлоты (30-40 см). Безмерзлотный режим приводит к созданию в условиях Чукотки своеобразного термического рефугиума, что отражается на богатстве флоры в целом, в особенности теплолюбивых элементов.

Комплекс чукотских термофил – реликтовый. Настоящими термофитами с обитанием в температурном режиме с амплитудой +30-80°С, являются синезеленые, зеленые и желтые водоросли. Полный список сосудистых растений- термофитов насчитывает 17 видов.

Примечательности: Исключительно высокие бальнеологические свойства термальных вод Чаплинской группы источников обусловливают их использование для лечебных целей. В районе терм отмечается обилие шляпочных грибов, ягод, повышенная семенная продуктивность многих травянистых многолетников.

Биоразнообразие: Флора данного района насчитывает 274 вида (Тихомиров, 1957). Охраняемые виды: На горячих ключах собран редкий вид папоротник Athyrium distentifolium, образующий здесь заросли, вне района термальных источников не отмеченный. На выходах кислых магматических пород, у подножия южных склонов очень редко встречается Carex micropoda. Другие редкие для района виды: плаун альпийский, зубровка душистая, осоки женосильная и средняя, пололепестник зеленый из сем. Орхидные. На территории ООПТ выявлено 11 редких видов мхов.

*Кивакские горячие ключи.*

Поблизости от лагуны Кивак располагается водно-ботанический памятник Кивакские горячие ключи с термофильной и галофильной флорой. Здесь найдено одно из двух изолированных местонахождений фиалки Лангсдорфа. Вокруг источников замечательное зрелище представляют цветущие поля ириса щетинистого (Iris setosa Pallas ex Link). Лагуна Кивак – место нереста лососёвых рыб.

*Гетляненские термальные источники.*

В нижнем течении реки Гетлянен, впадающей в лагуну Гетлянен с запада, располагаются термальные источники с термофильной флорой. Источники малоизучены и не используются. В нижнем и среднем течение р. Гетляненм отмечены крупные анклавы южнотундровых кустарников – ольховника, ивняков с бореальными реликтами; интересные скальные группировки включают два нахождения горца аляскинского.

*Термальные источники на о. Аракамчечен.*

Источники малоизучены и не используются.

*Эргувеемские горячие ключи.*

Источники малоизучены и не используются.

Гористый перешеек между бухтами Аболешева и Румилет входит в Аболешевский охраняемый участок. Это отроги обособленного горного массива (г.Гребень 91 м), отделённого от соседних глубокими тектоническими депрессиями, по которым заложились небольшие водотоки. В нескольких километрах севернее в долине такой же небольшой речки, впадающей в залив Гильмымыль, известны горячие серные источники, что говорит о продолжающейся высокой активности недр юго-восточной части Чукотского полуострова.

1.2.3. Геологическое строение территории

Весьма разнообразно и геологическое строение этой огромной территории. Она объединена тем, что целиком находится в пределах Тихоокеанского складчатого пояса, протягивающегося на тысячи километров. Внутри него выделяется Верхояно-Чукотская складчатая область, испытавшая интенсивное горообразование в мезозое. На северо-востоке этой области выделяется Охотско-Чукотский вулканический пояс, к которому принадлежит южная часть Чукотского полуострова и побережье залива Креста;

Охотско-Чукотский вулканический пояс протягивается почти на 3000 км вдоль побережья Берингова и Охотского морей и представлен меловыми и частично палеогеновыми вулканогенными толщами, с которыми связаны крупные интрузии гранитоидов. В пределах рассматриваемой территории находится Восточно-Чукотская фланговая зона (Эргувеемский прогиб). В её строении участвуют вулканические меловые породы, местами перекрытые палеогеновыми и неогеновыми излившимися породами. Туфы и лавы среднего состава переслаиваются с туфоконгломератами, туффитами, туфопесчаниками и алевролитами. Выше по разрезу доля осадочных пород уменьшается, и они сменяются лавами и туфами кислого и среднего состава.

Территория округа в целом характеризуется сложными инженерно-геологическими условиями. Факторами, осложняющими освоение территории, будут служить развитие экзогенных процессов, а также распространение многолетней мерзлоты и связанных с ней криогенных процессов – наледей, морозного пучения.

Территория Провиденского городского округа характеризуется повышенной сейсмической активностью.

1.2.4. Особенности рельефа

Уникальна природа этой части Чукотки. Изрезанные глубоко вдающимися фьордами берега, обширные мелководные лагуны среди скалистых склонов гор с зазубренными гребнями и остроконечными вершинами, огромными ледниковыми цирками создают неповторимую красоту природы. Большая часть территории покрыта невысокими, но очень живописными горами. Вершины гор представляют собой безжизненные каменные россыпи, ниже по склонам и на равнинах развиваются различные виды тундр.

Большая часть Чукотского полуострова занята нагорьями высотой до 1000 м. Над сильно расчленёнными вершинными поверхностями и склонами скальных массивов возвышаются отдельные более высокие вершины: Кескувеем (777 м), Прискальная (844 м) Симнанай (540 м), Рыперечхойгын (622 м), Выквыркап (625 м), Веттон (753 м), Орвын (708 м) и др. Горные массивы разделены глубокими долинами горных рек Чевтакан, Нунямоваам (бассейн Берингова моря), а также межгорными впадинами. Примерно посередине полуострова располагается Улювеемская впадина, дренируемая р. Улювеем (бассейн Чукотского моря); высоты внутри впадины не превышают 300—400 м. Восточнее продолжаются нагорья, высота которых немного возрастает. Выделяются горы Меныней (676 м), Рэргавнын (682 м), Волчья (604 м), Купол (851 м), Эттомемыль (780 м). Максимальные высоты приурочены к так называемому Сенявинскому поднятию в районе бухты Провидения (г. Исходная, 1194 м – высшая точка Чукотского полуострова; г.Кэйни, 999 м; г.Пика, 828 м). Горы круто обрываются к побережью, образуя серии отвесных скальных уступов. Низменности встречаются редко и, как правило, располагаются вблизи крупных лагун - Аччен, Куймекай и др.

В районе бухты Провидения береговая линия сильно расчленена глубокими заливами-фьордами с высокими скалистыми обрывами по берегам: бухты Комсомольская, Всадник, Хед, Комсомольская (Эмма), залив Ткачен, бухта Пенкигней. Аккумулятивными телами отчленены от моря аналогичные по строению оз. Истихэд и лагуна Кивак. Пролив Сенявина отделяет от материка скалистые острова Итыгран (545 м), Аракамчечен (г.Афос, 615 м). Самая крупная река этого участка – р.Курупка, остальные реки бассейна Берингова моря короткие, порожистые, горного типа.

1.2.5. Почвы

Почвы округа представлены тундровыми и горно-тундровыми. Большую часть года (около 9 месяцев) вся толща почвы, соединяясь с вечной мерзлотой, образуют сплошную мерзлую массу. За короткое лето почва с поверхности оттаивают на 20-30 см на северных склонах гор и до 70-90 см на южных.

Тундровые глеевые почвы бедны органическими и минеральными веществами. Они формируются в условиях предельно сурового климата. Почвообразовательный процесс в них идет очень вяло. Избыток влаги в тундровых почвах ограничивает свободный доступ кислорода, в результате чего перегноя накапливается мало, за то много образуется соединений, в основном закисного железа. Толщина почвенного покрова составляет 10-15 см, в некоторых местах достигая 20-30 см.

Болотистые почвы развиваются по шлейфам гор, по пониженным водоразделам, по речным долинам на плохо дренированных участках.

Развитие процессов заболачивания приводит к широкому распространению кочкарных осоко-пушициевых тундр. Под ними развиваются торфянисто и торфяно-глеевые почвы с неглубоко залегающей вечной мерзлотой.

Явления морозного пучения приводят к образованию минеральных бугров, медальонов. Грунтовые воды выходят на поверхность или находятся на глубине 10-15 см. Эта почвенная разность подстилается чаще всего суглинками, реже щебенкой и супесью.

Аллювиальные почвы развиваются в речных долинах, по морским террасам, у подножий гор. На этой почве произрастают кустарники с редким травостоем, часто растительность отсутствует.

Горнотундровые почвы встречаются на высоких нагорьях, отдельных горах. Эта группа занимает довольно большую площадь.

Почвы представляют собой выход на дневную поверхность материнских пород, в виде крупного щебня и глыбистых нагромождений. Здесь ярко выражены процессы выветривания. Продукты разрушения остаются на месте. Скопления мелкозема происходит лишь в расщелинах. На грубоскелетных почвах обитают лишь накипные лишайники, на мелкозернистых участках селятся кустистые клядонии и цетрарии, высокогорная растительность.

Перегноя на этих почвах нет. Растительность с полуразложившимися остатками лежит непосредственно на крупноблочных и гравийно-щебневых породах.

1.2.6. Градообслуживающие отрасли

Градообслуживающий сектор экономики представлен в основном предприятиями и учреждениями ЖКХ, потребительского рынка, пищевой промышленности:

* Муниципальное автотранспортное предприятие «Провиденское» - перевозка пассажиров по установленным маршрутам, ремонт, строительство, содержание автомобильных дорог и искусственных сооружений.
* Провиденский линейно-технический участок электросвязи   
  ОАО «Чукоткасвязьинформ» и пункты электросвязи в сельских поселениях Новое Чаплино, Сиреники, Янракыннот, Энмелен, Нунлигран - оказание услуг связи предприятиям и жителям района внутри района и с возможностью выхода за пределы муниципального образования, предоставление услуг сотовой связи «Мегафон» в райцентре.
* ООО «Полигон» - сбор, вывоз и утилизация твёрдых бытовых отходов.
* Участки в сёлах Новое Чаплино, Сиреники, Янракыннот, Энмелен, Нунлигран муниципального предприятия «Провиденское жилищно-коммунальное хозяйство» - обслуживание и эксплуатация жилищного фонда.

1.2.7. Демографический потенциал

Уже более 30 лет фиксируется процесс снижения численности населения в Чукотском автономном округе, ситуация в городском округе Провидения в этом плане повторяет общее положение. Уменьшение государственной поддержки дальневосточных регионов, закрытие нерентабельных предприятий, в целом ухудшение условий жизни на Чукотке в 90-х годах привело к выезду значительных масс населения в другие регионы на постоянное место жительства.

Демографический потенциал Провиденского городского округа во многом определяет возможности его развития, экономическое и социальное благополучие региона.

Численность населения городского округа на начало 2019 года составила 3678 чел. (7,4% от всего населения Чукотского АО), из него городское – 2165 чел. (58,9%), сельское - 1513 чел. (41,1%). Более половины населения района (58,9 %) проживает в пгт Провидения.

Таблица 1.2.7.1 Динамика численности населения городского округа (постоянное население на начало года, чел.)

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** |
| Провиденский городской округ | **3737** | **3714** | **3689** | **3695** | **3678** |
| Провидения | 2034 | 2082 | 2109 | 2151 | 2165 |
| Прочие сельские населенные пункты | 1703 | 1632 | 1580 | 1544 | 1513 |

За период 2015-2019 г.г. численность населения городского округа снижалось на 59 человек (на 1,6%). Динамика сильно отличается по населенным пунктам: положительной динамикой характеризуется только пгт. Привидения, численность населения которого увеличилась на 131 человека (на 6,4%). Все сельские населенные пункты показывают отрицательную динамику Наименьшей убылью характеризуется с. Янракыннот за последние 8 лет население которого сократилось на 23 человека (6,8 %). Наиболее значительное сокращение численности населения наблюдается в с. Сиреники – 154 человека (32,8%). Прочие населенные пункты также имеют отрицательную динамику: с. Нунлигран – 71 человек (19,2%), с. Энмелен - 64 человека ( 17,4%), с. Новое Чаплино – 60 человека (14,3%).

Демографическая ситуация во многом связана с уровнем экономического развития городского округа. Относительно благоприятная ситуация складывается только в   
пгт. Провидения: наличие развитой социальной, инженерной и транспортной инфраструктур, мест приложения труда является причиной прироста населения.

Ниже в таблицах 1.2.7.2-1.2.7.3 представлены показатели, оказывающие влияние на формирование численности населения (данные миграционного и естественного прироста/убыли за последние несколько лет).

*Механическое движение населения*

Основным фактором, обуславливающим сокращение численности населения, является миграционная убыль населения, темпы которой колеблется в пределах 0,3-0,6% в 2017 -2018 г.г

Таблица 1.2.7.2. Миграционный прирост, убыль (-) населения по Провиденскому городскому округу (человек)

| Наименование | 2016 | 2017 | 2018 |
| --- | --- | --- | --- |
| Городской округ Провидения | -46 | -11 | -24 |

Данных миграционной динамики по населенным пунктам предоставлено не было, поэтому оценить данный показатель в географическом разрезе не представляется возможным.

*Естественное движение населения*

Положительным фактором, влияющим на сдерживание убыли населения, явился естественный прирост населения, наблюдавшийся в районе в 2014-2018 г.г, который составил за этот период более 74 человека.

Таблица 1.2.7.3. Естественный прирост, убыль (-) населения по Провиденскому городскому округу(человек)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
| Городской округ Провидения | -21 | 2 | 27 | 21 | 17 | 7 |

Однако последние четыре года наблюдается снижение показателя естественного прироста. Причины установить невозможно в связи с отсутствием полных данных по динамике населения.

Достигнутый в настоящее время уровень рождаемости не обеспечивает простого воспроизводства населения, поэтому в округе наблюдается убыль населения.

Возрастная структура населения характеризуется высокой долей трудоспособного населения, как и в среднем по региону. При этом, в городском округе, как, в целом, и в Чукотском АО, численность детей преобладает над численностью лиц пенсионного возраста.

Причем в городском округе наблюдается возрастная структура характерная для национальных сел – с высокой долей детей (около 30%), ниже среднего долей лиц в трудоспособном возрасте (около 60%) и низкой долей пенсионеров (около 10%).

Таблица 4.2.4. Возрастная структура населения

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Чукотский АО | ГО Провидения |
| лица младше трудоспособного возраста | 22,8% | 29,11% |
| лица в трудоспособном возрасте | 64,0% | 60,2% |
| лица старше трудоспособного возраста | 13,2% | 10,7% |

В городском округе большая доля коренного населения: чукчи составляют 36,7% от общей численности населения района; 19,1% составляют эскимосы-юиты (максимальная концентрация в России).

На территории округа расположены 5 больших национальных сел. Из них 3 чукотских — Энмелен, Нунлигран и Янракыннот. В Сирениках население стало смешанным — здесь теперь живут эскимосы и чукчи, которых переселили сюда из долины реки Курупкан. В селе Новое Чаплино основное население — эскимосы (юпик). Эскимосы и чукчи береговых поселений ведут промысел морских млекопитающих — китов, моржей, тюленей. Аборигенный промысел серого кита возобновлен в Сирениках в 1994 году, а гренландского кита — в 1998 году. Менее развито оленеводство, рыболовство и собирательство. Продукция морзверобойного промысла является традиционным питанием эскимосов и береговых чукчей.

Во всех сельских населенных, кроме с. Новое Чаплино, в целом по району соотношение мужского и женского населения около 50%.

Средний возраст населения округа - 32,2 года (средний возраст россиянина – 40,6 лет).

Средняя продолжительность жизни в Чукотском автономном округе составляла в 2016 году - 64 года. (в РФ – 72,1).

*Прогноз численности населения*

Выбор направлений дальнейшего территориального развития поселения зависит от прогнозируемой численности населения, которые строятся на основе гипотез относительно будущей динамики рождаемости, смертности и миграции. Расчет перспективной численности населения произведен при помощи функции линейной зависимости, который основывается на использовании данных об общем приросте населения (естественном и механическом).

Для расчета перспективной численности населения использовались несколько вариантов:

* пессимистичный вариант отражает снижение естественного прироста населения (низкая рождаемость в сочетании с высокой смертностью) и низкий миграционный прирост. В качестве пессимистического прогноза взяты годы 2016 -2019, когда прирост населения был наименьшим. При таком прогнозе численность населения составит в 2029 году – 2900 человек, а в 2039 г. – 2015.
* оптимистичный вариант предполагает сохранение численности населения;
* базовый вариант предполагает, что в районе сохранится динамика населения последних пяти лет, а также не будет значительных изменений в экономике. При такой варианте население округа составит в 2029 году – 2830 человек, а в 2039 г. –3570.

В дальнейших расчетах инфраструктуры использовались данные прогноза базового варианта.

1.3. Оценка социально-экономической и градостроительной деятельности территории, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность

Согласно статье 6 главы 2 Федерального закона от 29 декабря 2017 г. №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», к полномочиям органов государственной власти субъектов Российской Федерации в области организации дорожного движения относятся:

1. разработка и реализация региональной политики в области организации дорожного движения на территориях субъектов Российской Федерации в соответствии с государственной политикой Российской Федерации в области организации дорожного движения;
2. организация и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;
3. установка, замена, демонтаж и содержание технических средств организации дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;
4. ведение реестра парковок общего пользования, расположенных на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;
5. осуществление регионального государственного контроля в сфере организации дорожного движения;
6. утверждение определенных в соответствии с методикой, предусмотренной пунктом 13 части 1 статьи 5 настоящего Федерального закона, нормативов финансовых затрат бюджетов субъектов Российской Федерации на выполнение работ и оказание услуг по реализации мероприятий по организации дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;
7. определение в соответствии с предусмотренными пунктом 14 части 1 статьи 5 настоящего Федерального закона методическими рекомендациями методики расчета размера платы за пользование платными парковками на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, автомобильных дорогах местного значения, а также установление ее максимального размера;
8. осуществление иных полномочий, отнесенных настоящим Федеральным законом к полномочиям органов государственной власти субъектов Российской Федерации.

Согласно статье 7 главы 2 Федерального закона от 29 декабря 2017 г. №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», к полномочиям органов государственной власти субъектов Российской Федерации в области организации дорожного движения относятся:

1. организация и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения;
2. ведение реестра парковок общего пользования на автомобильных дорогах общего пользования местного значения;
3. установка, замена, демонтаж и содержание технических средств организации дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения;
4. осуществление иных полномочий, отнесенных настоящим Федеральным законом к полномочиям органов местного самоуправления.

Орган местного самоуправления, осуществляющий управление дорожной деятельностью, обеспечивает:

* разработку и исполнение местных бюджетов в части расходов на дорожную деятельность;
* управление имуществом муниципальных автомобильных дорог;
* развитие сети улиц, проездов, дорог местного значения;
* организацию дорожного движения по муниципальным автомобильным дорогам совместно с управлением Государственной инспекции безопасности дорожного движения.

На уровне Провиденского городского округа – ответственным по вопросам организации дорожного движения является администрация городского округа. Вопросами ОДД занимаются должностные лица администрации.

Для улучшения состояния дорожной сети и повышения безопасности граждан, администрацией Провиденского городского округа утвержден ряд муниципальных программ, в т.ч.:

1. Формирование современной городской среды на территории Провиденского городского округа на 2019-2022 годы;
2. Комплексное благоустройство территории Провиденского городского округа на 2020-2022 годы;
3. Содержание объектов дорожного хозяйства в Провиденском городском округе на 2020-2022 годы.

по следующим направлениям деятельности:

* Ремонт дворовых проездов;
* Обеспечение освещения дворовых территорий;
* Оборудование автомобильных парковок.
* Доведение уровня освещенности улиц, проездов, пешеходных дорожек до 100%;
* Приведение улиц и дворов в состояние, соответствующее современным требованиям и стандартам;
* Очистка проезжих частей населенных пунктов от снежных заносов.
* Сдерживание роста тарифов на пассажирские перевозки на территории Провиденского городского округа;
* Обеспечение доступности услуг наземного автомобильного транспорта для населения.
* Развитие транспортной инфраструктуры;
* Обеспечение сохранности автомобильных дорог местного значения городского округа;
* Улучшение материально-технического состояния предприятий, осуществляющих деятельность по содержанию и обслуживанию объектов дорожного хозяйства в Провиденском городском округе.

1.4. Оценка сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории

Эффективность работы транспорта во многом зависит от состояния дорог в различные времена года, а также от характера перевозок, цель которых – обеспечение производственных функций предприятий и удовлетворение культурно-бытовых потребностей населения.

На текущий момент доля автомобильных дорог местного значения Провиденского городского округа, требующих обустройства и не отвечающих нормативным требованиям составляет 100%. К основным недостаткам относятся дефекты покрытия проезжей части в виде выбоин и проломов, деформация и разрушение водопропускных труб (а/д Провидения – Новое Чаплино, проезд до полигона ТБО).

В Провиденском городском округе ситуацию с транспортной обеспеченностью можно характеризовать следующим образом:

* низкая плотность автодорожной сети;
* отсутствие круглогодичного автотранспортного сообщения с соседними районами, окружным центром и большинством населенных пунктов внутри района;
* неспособность имеющейся транспортной инфраструктуры в полной мере обеспечить потребности зоны перспективного развития Провиденского городского округа.

В рассматриваемый текущий период 2020-2025гг. необходимо предусмотреть реконструкцию дороги ул. Набережная Дежнева, включающую замену бетонного покрытия на всём протяжении:

Протяженность – 2,1 км

Категория автомобильной дороги (существующая) – V

Категория автомобильной дороги (проектная) – V

Идентификационный номер 77-220-551 ОП МГ 001

Вид покрытия (сущ) - бетон

Вид покрытия (проектный) – бетон

Период функционирования – круглогодичная

Назначение объекта – автодорога местного значения общего пользования

Износ – 75%

Срок реализации – 2020-2025гг.

1.5. Оценка существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов

Движение транспортных средств общего пользования и грузовых транспортных средств носит организованный характер (оборудовано дорожными знаками) на следующих участках:

* автодорога «пгт. Провидения – Аэропорт» (длина траектории рейса №1 – 13,2 км);
* территория пгт. Провидения (площадь 35 га).

Движение транспортных средств общего пользования организовано на маршрутах следования:

№1 «Набережная Дежнёва - дорога на Аэропорт Провидения» с длиной траектории рейса 13,2 км (см. рис. 1.5.1);

№2 «Набережная Дежнёва - дорога на Новое Чаплино - улица Мира» с длиной траектории рейса 24 км (см. рис. 1.5.2).

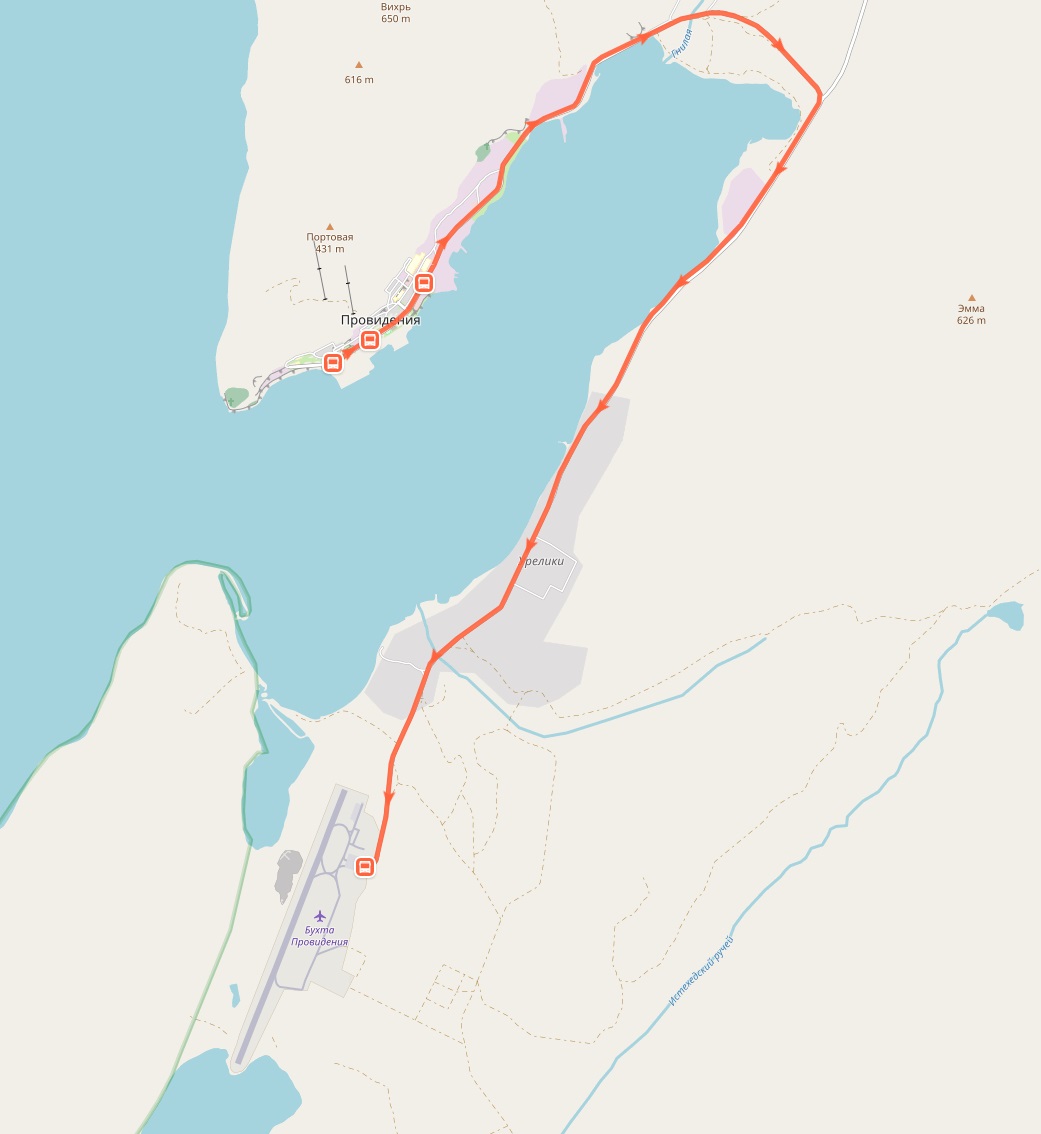


Рисунок 1.5.1 Маршрут автобуса №1 «Набережная Дежнёва - дорога на Аэропорт Провидения»



Рисунок 1.5.2 Маршрут автобуса №2 «Набережная Дежнёва - дорога на Новое Чаплино - улица Мира»

Рациональная организация движения пешеходов является решающим фактором повышения пропускной способности улиц и дорог и обеспечения более дисциплинированного поведения людей в дорожном движении.

Выделяют следующие задачи организации движения пешеходов:

1. обеспечение самостоятельных путей для передвижения людей вдоль улиц и дорог;
2. оборудование пешеходных переходов;
3. создание пешеходных (бестранспортных) зон;
4. выделение жилых зон;
5. комплексная организация движения на специфических постоянных пешеходных маршрутах.

Основной задачей обеспечения пешеходного движения вдоль магистралей является отделение его от транспортного потока. Необходимыми мерами для этого являются:

* устройство тротуаров на улицах и пешеходных дорожек вдоль автомобильных дорог. Они должны быть достаточной ширины для потока людей и содержаться в надлежащем состоянии;
* устранение всевозможных помех для движения потока пешеходов (ликвидация торговых точек на тротуарах, рациональное размещение телефонных будок, киосков и т.п.), снижающих пропускную способность тротуаров.

В связи с тем, что муниципальными программами Провиденского городского округа не предусмотрены мероприятия по организации пешеходных зон, предложения по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории для формирования пространства пешеходного движения в настоящем проекте не предусмотрены.

На данный момент велосипедная инфраструктура в округе практически отсутствует.

1.6. Оценка организации парковочного пространства, оценка и анализ параметров размещения парковок (вид парковок, количество парковочных мест, их назначение, обеспеченность, заполняемость)

На придомовых территориях и общественных пространствах отмечается отсутствие парковок для личного транспорта. Это приводит к самовольному хаотичному размещению автомобильного транспорта на детских игровых площадках и проездах.

По СП 42.133330.2011 при обеспеченности транспортном 350 машин на 1000 человек, требуется соответствующее количество парковочных мест. При текущей автомобилизации Провиденского городского округа, требуется создание не менее 150 парковочных мест на 1000 чел.

1.7. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения (далее - ТСОДД)

Движение транспортных средств общего пользования и грузовых транспортных средств носит организованный характер (оборудовано дорожными знаками) на следующих участках:

* автодорога «пгт. Провидения – Аэропорт» (протяженность 4,4 км);
* территория пгт. Провидения (площадь 35 га).

Движение пешеходов и велосипедистов организовано (оборудовано дорожными знаками) на территории пгт. Провидения (площадь 35 га).

На остальной территории Провиденского городского округа, в т.ч. в с. Новое Чаплино, с. Сиреники, с. п. Нунлигран, с. п. Энмелен и с. п. Янракыннот, отсутствуют технические средства организации дорожного движения:

* Дорожная разметка по ГОСТ Р 51256-2018 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования»;
* Светофоры по ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования. Методы испытаний (с Изменением №1)»
* Дорожные ограждения по ГОСТ 26804-2012 «Ограждения дорожные металлические барьерного типа. Технические условия» и
* Направляющие устройства по ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств (с Изменениями №1, 2)».

1.8. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального района, городского округа или городского поселения;

Количество транспорта, стоящего на регистрационном учете в Провиденском городском округе по состоянию на 01.09.2020г. составляет 577 ед. Текущий состав парка транспортных средств Провиденского городского округа приведен в таблице 1.8.1.

Таблица 1.8.1. Количество транспорта, зарегистрированного в Провиденском городском округе

| **№ п/п** | **Категория** | **Расшифровка** | **Кол-во, шт.** |
| --- | --- | --- | --- |
|
| 1 | M1 | Автомобили легковые | 275 |
| 2 | M2 | Автобусы с технически допустимой максимальной массой до 5т | 9 |
| 3 | M3 | Автобусы с технически допустимой максимальной массой от 5т | 12 |
| 4 | N1 | Грузовые автомобили с технически допустимой максимальной массой не более 3,5 т | 30 |
| 5 | N2 | Грузовые автомобили с технически допустимой максимальной массой свыше 3,5 т, но не более 12 т | 92 |
| 6 | N3 | Грузовые автомобили с технически допустимой максимальной массой более 12 т | 8 |
| 7 | L3-L5  L7 | Мотоциклы, мотороллеры, трициклы  Квадрициклы | 144 |
| 8 | O1-O4 | Прицепы | 7 |
|  |  | **Итого** | **577** |

За период с 01.01.2016г. по 01.09.2020г. количество транспорта значительным образом не изменилось – с 564 ед. до 577.

Уровень автомобилизации Провиденского городского округа составляет 68,75 легковых автомобилей на 1000 чел., что в 2 раза ниже чем по Чукотскому автономному округу (142,2 легк.авто/1000чел.). Автомобилизация ближайших регионов:

* Камчатский край 488,8 легк.авто/1000чел. (самая высокая в Российской Федерации);
* Магаданская область 362 легк.авто/1000чел. (на 8 месте по Российской Федерации).

1.9. Оценка и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения;

Параметры, характеризующие дорожное движение:

* интенсивность дорожного движения;
* состав транспортных средств;
* средняя скорость движения транспортных средств;
* плотность движения транспортных средств;
* пропускная способность дороги.

Уровень автомобилизации и дорожного движения недостаточно развит на территории Провиденского городского округа, в первую очередь из-за отсутствия дорожного покрытия на большей части улично-дорожной сети.

1.10. Оценка и анализ параметров движения маршрутных транспортных средств (вид, частота движения, скорость сообщения), результаты анализа пассажиропотоков

На территории Провиденского городского округа организовано регулярное автобусное пассажирское сообщение по двум утвержденным маршрутам. В месяц обоими маршрутами перевозится около 800 человек. Перевозку пассажиров, ремонт, строительство, содержание автомобильных дорог и искусственных сооружений осуществляет Муниципальное автотранспортное предприятие «Провиденское».

Таблица 1.10.1. Муниципальные маршруты регулярных перевозок на территории Провиденского городского округа

| **№ маршрута** | **Наименование маршрута** | **Наименование промежуточных остановочных пунктов** | | **Наименование улиц, автодорог** | **Длина, км** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Прямое направление** | **Обратное направление** |
| №1 | пгт. Провидения – Аэропорт | * Вертолетная площадка; * Бассейн; * Поликлиника; * Нефтебаза; * МунСХП; * Поворот Нов. Чаплино; * Военный/городок; * Аэропорт; | * Аэропорт; * Военный/городок; * Поворот Нов. Чаплино; * МунСХП; * Нефтебаза; * Поликлиника; * Бассейн; * Вертолетная площадка; | - ул. Наб. Дежнева;  - а/д «Провидения – Аэропорт» | 13,2 |
| №2 | пгт. Провидения – с. Новое Чаплино | * Вертолетная площадка; * Бассейн; * Поликлиника; * Нефтебаза; * МунСХП; * Поворот Нов. Чаплино; * Грибная поляна; * Бухта Ткачен; * Школа; | * Школа; * Бухта Ткачен; * Грибная поляна; * Поворот Нов. Чаплино; * МунСХП; * Нефтебаза; * Поликлиника; * Бассейн; * Вертолетная площадка; | - ул. Наб. Дежнева;  - а/д «Провидения–Аэропорт»;  - а/д «Провидения–Нов. Чаплино» | 25,3 |

Перевозка осуществляется транспортными средствами класса М3 – Автобусы с технически допустимой максимальной массой от 5т. Данные по интенсивности движения маршрутных транспортных средств отсутствуют.

1.11. Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (при наличии)

Статистика дорожно-транспортных происшествий (ДТП) на территории Провиденского городского округа следующая:

* 2016г. – 5 ДТП, 3 чел. получили ранения;
* 2017г. – 4 ДТП, без пострадавших;
* 2018г. – ДТП не зарегистрировано;
* 2019г. – 1 ДТП, 1 пострадавший;
* 2020г. (на 01.09) – 4 ДТП, 1 пострадавший.

Места концентрации ДТП отсутствуют. Для сравнения количества ДТП с пострадавшими на 2019г.:

* Провиденский городской округ – 0,25 ДТП/1000 чел.
* Чукотский автономный округ – 1,39 ДТП/1000 чел.
* Камчатский край – 2,27 ДТП/1000 чел.
* Магаданская область – 3,68 ДТП/1000 чел.

Из сравнения видно, что несмотря на недостаточное присутствие в Провиденском городском округе технических средств организации дорожного движения, уровень ДТП минимален, что объясняется отсутствием дорожного покрытия на большей части улично-дорожной сети. Так же очевидно, что при развитии транспортной инфраструктуры, увеличении интенсивности дорожного движения и плотности потока, необходимость в технических средствах организации дорожного движения многократно возрастет.

1.12. Оценка и анализ уровня негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду, безопасность и здоровье населения

Состояние окружающей природной среды имеет существенное значение, а также влияние на экологическую составляющую как производимой продукции, так и жизнедеятельности человека, это состояние во многом зависит от автомобильного транспорта и его выбросов.

Для улучшения состояния окружающей среды, безопасности и здоровья граждан, администрацией Провиденского городского округа утвержден ряд муниципальных программ, в т.ч.:

1. Формирование современной городской среды на территории Провиденского городского округа на 2019-2022 годы;
2. Комплексное благоустройство территории Провиденского городского округа на 2020-2022 годы;
3. Содержание объектов дорожного хозяйства в Провиденском городском округе на 2020-2022 годы.

1.13. Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения

В соответствии с муниципальной программой «Формирование современной городской среды на территории Провиденского городского округа на 2019-2022 годы», запланированы работы по озеленению и благоустройству территории пгт. Провидения на средства бюджета Провиденского городского округа – 900,00 тыс. рублей, в том числе по годам:

* в 2020 году – 300,0 тыс. рублей;
* в 2021 году – 300,0 тыс. рублей;
* в 2022 году – 300,0 тыс. рублей.

В части организации дорожного движения предусмотрены мероприятия:

1. ремонт дворовых проездов;
2. обеспечение освещения дворовых территорий;
3. оборудование автомобильных парковок.

В соответствии с муниципальной программой «Комплексное благоустройство территории Провиденского городского округа на 2020-2022 годы» запланированы работы за счёт средств местного бюджета 35 826,6 тыс. рублей, в том числе по годам:

* в 2020 году – 11 942,2 тыс. руб.
* в 2021 году – 11 942,2 тыс. руб.
* в 2022 году – 11 942,2 тыс. руб.

В части организации дорожного движения предусмотрены мероприятия:

1. Доведение уровня освещенности улиц, проездов, пешеходных дорожек до 100%;
2. Приведение улиц и дворов в состояние, соответствующее современным требованиям и стандартам;
3. Очистка проезжих частей населенных пунктов от снежных заносов.

В соответствии с муниципальной программой «Обеспечение пассажирских перевозок транспортом общего пользования в Провиденском городском округе в 2020 – 2022 годах» на организацию транспортного обслуживания населения будет выделено всего 54 555,3 тыс. рублей, в том числе по годам:

* 2020 год – 18 185,1 тыс. рублей;
* 2021 год – 18 185,1 тыс. рублей;
* 2022 год – 18 185,1 тыс. рублей.

Цели Программы:

1. Сдерживание роста тарифов на пассажирские перевозки на территории Провиденского городского округа;
2. Обеспечение доступности услуг наземного автомобильного транспорта для населения.

В соответствии с муниципальной программой «Содержание объектов дорожного хозяйства в Провиденском городском округе на 2020-2022 годы» запланированы работы за счёт средств местного бюджета 100 938,2 тыс. рублей, в том числе по годам:

* 2020 год – 37 979,4 рублей;
* 2021 год – 37 979,4 рублей;
* 2022 год – 24 979,4 рублей.

Цели программы:

1. Развитие транспортной инфраструктуры;
2. Обеспечение сохранности автомобильных дорог местного значения городского округа;
3. Улучшение материально-технического состояния предприятий, осуществляющих деятельность по содержанию и обслуживанию объектов дорожного хозяйства в Провиденском городском округе.

2. Мероприятия по организации дорожного движения и очередность их реализации

2.1. Разделение движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения

Необходимость в управлении распределением транспортных средств на дорогах, включая разделение движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от их категорий, скорости и направления движения, распределение их по времени движения, учитывая присутствующую в Провиденском городском округе интенсивность движения и количество автомобилей, в перспективе на 5 лет – отсутствует.

2.2. Повышение пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок

Интенсивность движения транспортных средств на улицах городов и поселений часто соответствует их пропускной способности. Проблему слишком большого количества машин в современном мире решают с помощью мер по повышению пропускной способности.

Для Провиденского городского округа наиболее эффективными мерами могут стать:

* Введение одностороннего движения. Повышает на 20–30 % пропускную способность дороги. Условия создания дорог с односторонним движением – на расстоянии не более 350 м должна находиться параллельная дорога с обратным направлением, для целей пешей доступности;
* Назначение ширины проезжей части, позволяющей разделить поток автомобилей по составу. Дополнительные полосы на подъемах и пересечениях в одном уровне.
* повышение ровности покрытия и его сцепных качеств;
* регулирование скорости с учетом загрузки дороги - повышает пропускную способность дороги;
* Комплексное проектирование. Сочетание элементов плана и продольного профиля, оптимизация участков с резким изменением скоростей;
* Снабжение водителей полной информацией об условиях движения по маршруту;
* Улучшение работы дорожно-эксплуатационной службы, особенно зимой.
* Устройство парковок. Отсутствие системы хранения легкового автотранспорта является на сегодняшний день одной из причин стихийных парковок автомобилей как вдоль проезжей части, так и на придомовых земельных участках;

Рассмотренные выше меры по повышению пропускной способности дорог увеличивают быстроту передвижений, снижают расход топлива (финансовая экономия), уровень транспортного шума и загазованности, способствуя улучшению качества жизни населения.

2.3. Оптимизация светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление

Согласно ГОСТ Р 52289–2004, светофорное регулирование на автомобильных дорогах рекомендуется применять при наличии хотя бы одного из следующих четырех условий:

Условие 1. Интенсивность движения транспортных средств пересекающихся направлений в течение каждого из любых 8 ч рабочего дня недели не менее значений, указанных в таблице 2.3.1 (рисунок 2.3.1).

Таблица 2.3.1. Интенсивность движения транспортных потоков пересекающихся направлений

| Число полос движения в одном направлении | | Интенсивность движения транс­портных средств, ед./ч | |
| --- | --- | --- | --- |
| Главная дорога | Второстепенная дорога | по главной дороге  в двух направлениях | по второстепенной дороге в  одном, наиболее загруженном направлении |
| 1 | 1 | 750 | 75 |
| 670 | 100 |
| 580 | 125 |
| 500 | 150 |
| 410 | 175 |
| 380 | 190 |
| 2  и более | 1 | 900 | 75 |
| 800 | 100 |
| 700 | 125 |
| 600 | 150 |
| 500 | 175 |
| 400 | 200 |
| 2  или более | 2  или более | 900 | 100 |
| 825 | 125 |
| 750 | 150 |
| 675 | 175 |
| 600 | 200 |
| 525 | 225 |
| 480 | 240 |



Рисунок 2.3.1 Условие 1 для введения светофорного регулирования

Условие 2. Интенсивность движения транспортных средств по дороге составляет не менее 600 ед./ч (для дорог с разделительной полосой – 1000 ед./ч) в обоих направлениях в течение каждого из любых 8 ч рабочего дня недели. Интенсивность движения пешеходов, пересекающих проезжую часть этой же дороги в одном, наиболее загруженном направлении, в то же время составляет не менее 150 пеш./ ч.

В населенных пунктах с численностью жителей менее 10000 чел. значения интенсивности движения транспортных средств и пешеходов по условиям 1 и 2 составляют 70% от указанных.

Условие 3. Значения интенсивности движения транспортных средств и пешеходов по условиям 1 и 2 одновременно составляют 80% или более от указанных.

Условие 4. На пересечении автомобильных дорог в одном уровне совершено не менее трех ДТП за последние 12 месяцев, которые могли быть предотвращены при наличии светофорной сигнализации. При этом условия 1 или 2 должны выполняться на 80% или более.

В соответствии с выше обозначенными критериями, светофорное регулирование на автомобильных дорогах Провиденского городского округа применять не рекомендуется.

2.4. Согласование (координация) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения

Не требуется в соответствии с п. 2.3.

2.5. Развитие инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительство и обустройство пешеходных переходов

Пешеходное движение в Провиденском городском округе осуществляется по дорожкам, расположенным вдоль жилой застройки и улично-дорожной сети, которая представлена грунтовыми дорогами. Автомобильные дороги не оснащены тротуарами, пешеходам приходится двигаться по проезжей части, что вызывает небезопасную обстановку на дорогах и может привести к возникновению ДТП.

Большинство пешеходных направлений подчинены основной цели: связи жилых кварталов между собой и с социальными объектами. В целях повышения безопасности дорожного движения необходимо устройство тротуаров и освещения на основных улицах поселения.

Велосипедное движение в Провиденском городском округе только начинает зарождаться и количество любителей использовать велосипед постоянно в качестве источника передвижения - растет. На данный момент велосипедная инфраструктура в округе практически отсутствует, что значительно сдерживает рост велосипедного движения. Исходя из того, что объем передвижений пешеходов на данный момент в разы выше, чем велосипедистов, предлагается создание не отдельной велосипедной инфраструктуры, а совместить велосипедные дорожки с пешеходными.

Кроме того, предлагается обустройство велопарковок в местах массового притяжения, а также при строительстве новых жилых районов - на этапе проектирования необходимо предусмотреть строительство велотранспортной инфраструктуры для создания более разветвленной сети велодорожек.

2.6. Введение приоритета в движении маршрутных транспортных средств

Приоритет транспортных средств общего пользования (ТОП) при движении по перегонам улиц может быть обеспечен:

* выделением всей проезжей части только для движения ТОП с запрещением (полным или частичным) движения прочих транспортных средств;
* выделением обособленной полосы (полос) проезжей части, право движения по которой представлено только ТОП.

В качестве обособленной полосы проезжей части следует использовать следующие типы полос:

1. крайнюю правую полосу в направлении общего транспортного потока;
2. крайнюю левую полосу в направлении общего потока;
3. реверсивную полосу;
4. крайнюю левую полосу в направлении общего транспортного потока за счет смещения осевой линии и использования полосы проезжей части, предназначенной для встречного движения;
5. крайнюю левую полосу в направлении против общего транспортного потока на участках улиц с односторонним движением.

Выделение обособленных полос типов 1-4 для движения ТОП должно рассматриваться при условии, что:

* интенсивность ТОП не менее 40 физ. ед./ч;
* интенсивность прочих транспортных средств в расчете на одну полосу движения не менее 400 привед. ед./ч;
* имеется не менее трех полос движения в данном направлении;
* пропускная способность дороги в результате выделения полосы для движения ТОП будет достаточна для пропуска прочих транспортных средств в условиях, не снижающих безопасность движения и обеспечивающих допустимую по экономическим соображениям величину их задержек.

Выделение обособленной полосы типа 5 является исключительным мероприятием, используемым для сохранения существующих маршрутов ТОП в случае введения одностороннего движения на данном участке дороги.

Учитывая текущую транспортную нагрузку на территории Провиденского городского округа, введение приоритета в движении маршрутных транспортных средств нецелесообразно.

2.7. Развитие парковочного пространства (в том числе за пределами дорог)

Парковочные места в Провиденском городском округе располагаются у объектов социальной инфраструктуры и административных зданий хозяйствующих организаций. При определении необходимого количества мест для постоянного хранения автотранспорта следует учитывать следующие факторы:

* хранение в индивидуальной малоэтажной застройке осуществляется на приусадебных участках и не требует дополнительного места;
* хранения в центре села осуществляется на внутриквартальных территориях и вдоль улиц;
* хранения в среднеэтажной и многоэтажной застройке осуществляется на внутриквартальных территориях.

Учитывая проблемы, связанные с недостаточной обеспеченностью парковочными местами для личного транспорта, муниципальной программой «Формирование современной городской среды на территории Провиденского городского округа на 2019-2022 годы» предусмотрено финансирование мероприятий по организации в Провиденском городском округе автомобильных парковок.

2.8. Введение временных ограничений или прекращения движения транспортных средств

Федеральным законом от 08.11.2007 г. № 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" предусмотрено, что временные ограничение или прекращение движения транспортных средств по автомобильным дорогам могут устанавливаться в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий, в случае снижения несущей способности конструктивных элементов автомобильной дороги, ее участков и в иных случаях в целях обеспечения безопасности дорожного движения. При этом установлено, что временные ограничение или прекращение движения транспортных средств по автомобильным дорогам:

* федерального значения и частным автомобильным дорогам осуществляются в порядке, установленном уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти;
* регионального или межмуниципального, местного значения осуществляются в порядке, установленном высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации.

Информация о введении ограничений движения должна доводиться до сведения пользователя не позднее, чем за 30 дней до начала их введения.

В соответствии с указанным Федеральным законом приказом Минтранса России от 12 августа 2011 г. № 211 утвержден Порядок осуществления временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам федерального значения и частным автомобильным дорогам, которым предусмотрено, что временные ограничения движения в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий:

* вводятся в весенний период в целях предотвращения снижения несущей способности конструктивных элементов автомобильной дороги, вызванной их переувлажнением;
* вводятся в летний период (с 20 мая по 31 августа при значениях дневной температуры воздуха свыше 32 °C по данным Гидрометцентра России) для транспортных средств, осуществляющих перевозки тяжеловесных грузов на автомобильных дорогах с асфальтобетонным покрытием, в связи с превышением допустимых температур.

Данный Порядок осуществления временных ограничений уточняется в Чукотском автономном округе соответствующими приказами ГКУ ЧАО «Чукотуправтодор».

2.9. Применение реверсивного движения и организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках

Реверсивное движение - это вынужденная мера, направленная на увеличение пропускной способности дорожного отрезка в периоды его неравномерной загрузки, например, утром или вечером. Помимо положительного эффекта увеличения пропускной способности дороги, участок с реверсивным движением является местом повышенного риска, на котором возрастает вероятность ДТП.

Одностороннее движение целесообразно вводить, если:

* суммарная интенсивность транспортных потоков в двух направлениях превышает 85% пропускной способности дороги;
* расстояние до параллельной дороги не превышает 350м;
* транспортные связи с ней имеются через каждые 200м и менее.

Наиболее частыми причинами введения одностороннего движения являются:

* необходимость разгрузки основной магистрали и перевода части транспортных потоков на параллельные дороги;
* временное сужение проезжей части (например, снежными валами в зимнее время, строительными или ремонтными работами);
* необходимость повышения безопасности движения на особо сложных участках (подъемы, спуски, крутые повороты трассы);
* упрощение организации дорожного движения на перекрестках;
* расширение тротуаров за счет проезжей части;
* организация стоянок транспортных средств вдоль тротуара без существенного изменения пропускной способности дороги.

Пропускная способность дорог, движение по которым осуществляется в одном направлении, должна быть приблизительно равна пропускной способности дорог, движение по которым осуществляется в противоположном направлении, и обеспечивать пропуск транспортных средств с учетом перспективы его роста.

Учитывая отсутствие информации об отрезках дорожной сети в Провиденском городском округе, на которых выявлена неравномерная загрузка, необходимость в применении реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках отсутствует.

2.10. Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования

В соответствии с критериями, обозначенными в п. 2.3, светофорное регулирование на автомобильных дорогах Провиденского городского округа применять не рекомендуется.

2.11. Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее - АСУДД), ее функции и этапы внедрения

Автоматизированная система управления дорожным движением (АСУДД) – это комплекс программно-технических средств и мероприятий, направленных на обеспечение безопасности движения, улучшение параметров улично-дорожной сети, снижение транспортных задержек и улучшение экологической обстановки, включающий:

* светофоры;
* системы видеонаблюдения;
* детекторы транспорта;
* линии связи;
* координирование управления дорожным движением.

Провиденский городской округ отличает невысокий трафик, небольшое количество транспорта и пешеходов. В связи с этим, разработка, внедрение и использование АСУДД не требуется.

2.12. Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий

Точечный характер расселения, крайне низкая плотность населения, сосредоточение хозяйственной деятельности в изолированных очагах ресурсно-сырьевого освоения и традиционного природопользования обуславливают низкий уровень развития транспортной системы с преимущественной ролью воздушного и водного видов транспорта, зимой – автомобильный по зимникам.

В отсутствие развитой системы наземных транспортных коммуникаций на территории городского округа воздушный транспорт осуществляет важнейшую функцию, обеспечивая регулярное, независимо от времени года, внутреннее и внешнее транспортное сообщение. На территории Провиденского городского округа Чукотского АО находится аэродром Бухта Провидения ­ филиал ФКП «Аэропорты Чукотки». Согласно распоряжению Правительства РФ от 20.032008 года №340-р (с изменениями и дополнениями) аэропорт входит в перечень аэродромов федерального значения необходимых для осуществления полномочий Российской Федерации.

Для обеспечения выполнения регулярных и эпизодических грузопассажирских рейсов воздушным транспортом в сельских населенных пунктах оборудованы посадочные площадки для вертолетов.

Провиденский морской порт в период навигации связан регулярными рейсами пассажирских судов с портом Владивосток. Кроме того, действует местная пассажирская линия между всеми населенными пунктами на побережье Чукотского полуострова от города Анадырь до селения Уэлен. Навигация осуществляется в течении 240 дней в году.

Территория между административным центром пгт. Провидения и сельскими поселениями Энмелен, Нунлигран, Сиреники, Новое Чаплино и Янракыннот не имеет пешеходной связанности, расстояния составляют более 30 км.

2.13. Организация движения маршрутных транспортных средств

На настоящий момент движение маршрутных транспортных средств в Провиденском городском округе организовано на следующих участках:

пгт. Провидения – Аэропорт;

пгт. Провидения – с. Новое Чаплино.

Организовать движение транспортных средств на иных участках не представляется возможным ввиду отсутствия дорог.

2.14. Организация или оптимизация системы мониторинга дорожного движения, установка детекторов транспорта, организация сбора и хранения документации по организации дорожного движения

Сбор основных параметров дорожного движения в процессе мониторинга дорожного движения осуществляется:

а) при обследовании дорожного движения посредством регистрации значений параметров дорожного движения на стационарных постах учета и (или) координатно-временных параметров движения (треки ГЛОНАСС/GPS) с применением транспортных средств, оснащенных средствами навигации, движущихся по заданному маршруту;

б) посредством приема треков ГЛОНАСС/GPS от организаций, владеющих данными о координатно-временных параметрах движения транспортных средств (агрегаторы геоданных).

Мониторинг дорожного движения осуществляется федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере дорожного хозяйства, уполномоченными органами исполнительной власти субъекта Российской Федерации или органами местного самоуправления, организациями, уполномоченными в области ОДД.

Система мониторинга реализуется на нескольких уровнях:

– локальном;

– местном (район, город, дорога);

– региональном (область, край, республика, сеть дорог).

Каждый нижеследующий уровень мониторинга входит составной частью в вышеперечисленный уровень.

На межселенных территориях в границах муниципальных районов, обследование осуществляется на следующих категориях дорог:

а) автомагистрали (категория IA);

б) скоростные автомобильные дороги (категория IБ);

в) дороги обычного типа (нескоростные дороги) (категории IB, II);

г) участки дорог вне зависимости от категории, обеспечивающие кратчайшие связи городских поселений в составе муниципального района между собой и с другими городскими поселениями и городскими округами;

д) иные участки дорог, вне зависимости от категории при необходимости.

Анализ основных параметров дорожного движения осуществляется посредством сопоставления данных мониторинга дорожного движения с соответствующими удовлетворительным условиям дорожного движения (допустимыми значениями) и неудовлетворительным условиям дорожного движения (критическими значениями).

На текущий момент система мониторинга дорожного движения, детекторы транспорта, организованный сбор и хранение документации по организации дорожного движения в Провиденском городском округе отсутствует и предпосылки к необходимости ее внедрения отсутствуют.

2.15. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения

Все инженерные разработки схем и режимов движения доводятся в современных условиях до водителей с помощью таких технических средств, как:

* дорожные знаки;
* дорожная разметка;
* светофоры;
* направляющие устройства, которые по существу являются средствами информации.

Правила применения технических средств организации дорожного движения определены ГОСТ Р 52289 - 2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направлявших устройств».

Основную необходимость в информации испытывают водители транспортных средств, действия которых напрямую влияют на безопасность на дорогах. Задачи, которые им необходимо решить и от которых зависит состав и форма подачи информации, различаются на две группы «до осуществления поездки» и «в период ее реализации».

Для ориентирования на улично-дорожной сети в процессе осуществления поездки, водителям необходимы сведения об улицах, объектах и схемах организации движения в транспортных узлах по ходу движения. Такие сведения обеспечиваются информационными указателями, которыми в достаточном количестве должна быть оснащена улично-дорожная сеть.

Одним из основных требований к информационным указателям является необходимость и достаточность сообщаемых ими сведений, так как их недостаточность влечет за собой ошибки в выборе маршрутов движения, а избыточность - к лишним экономическим затратам и информационной перегрузке.

Состав дорожной информации на указателях определяется соответственно классу направления в целом, классу рассматриваемого пересечения и типу указателя.

Информация, размещаемая на указателях, имеет три иерархических уровня:

* 1 уровень. Предоставляет информацию о направлениях федерального и регионального значения, для транзитного движения транспорта;
* 2 уровень. О направлениях общегородского значения;
* 3 уровень. О направлениях районного и местного значения.
* 4 уровень. О прочих объектах притяжения участников дорожного движения.

Применение современных высокоэффективных материалов при изготовлении знаков и указателей создаст условия для надежной работы элементов системы информационного обеспечения при любых дорожно-транспортных и погодных условиях.

Помимо технических средств организации дорожного движения, определенных ГОСТ Р 52289–2004, рекомендуется к размещению на информационных указателях индивидуального проектирования, включаемых в общегородскую систему информационного обеспечения участников дорожного движения следующих сведений:

* 1. Объекты транспортной инфраструктуры.
  2. Медицинские учреждения, в том числе травмпункты и больницы с травматологическими отделениями.
  3. Объекты ветеринарии.
  4. Объекты системы бытового обслуживания населения.
  5. Объекты туристической инфраструктуры.
  6. Объекты культуры.
  7. Объекты физической культуры и спорта.
  8. Объекты социальной защиты населения.
  9. Почтовые объекты и объекты связи.
  10. Объекты банковского обслуживания.
  11. Объекты образования.
  12. Промышленные предприятия.
  13. Социальная информация и слоганы, направленные на обеспечение и повышение безопасности дорожного движения.

Для реализации мероприятий по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения в перспективе 2020-2025г. необходимо предусмотреть финансирование:

- производства дорожных знаков общей площадью 110 м2 (1400 тыс. руб.);

- производство и монтаж опор для знаков общим объемом 3500 тонн (1500 тыс. руб.)

- эксплуатация знаков и опор (700 тыс. руб.).

2.16. Организация пропуска транзитных транспортных средств

Основную часть транзитного транспорта составляют грузовые автомобили. Поэтому во всех странах мира принимаются меры по выводу транзитного транспорта за пределы города путем строительства обходных магистралей или выделения его из общих городских потоков. В городах, где нет обходных магистралей, транзитные потоки следует пропускать по специально выделенным для этих целей улицам в обход центра города. Для транзитного движения необходимо выбирать улицы за пределами жилой застройки, минуя сложные транспортные узлы. Такие улицы должны оборудоваться соответствующими указателями, обеспечивая быструю ориентацию водителя.

Все магистрали, предназначенные для пропуска транзитного транспорта, должны отвечать следующим требованиям:

* беспрепятственно пропускать транзитный транспорт без помех для городского движения;
* обеспечивать безопасные условия движения для транспорта и пешеходов.

Вопрос о сооружении автомобильных магистралей для транзитного движения должен решаться на основании данных о размерах транзитных потоков, полученных на основании натурных обследований. При существующих условиях доля транзитного потока составляет менее 5%. Для базового варианта развития никакие дополнительные мероприятия по организации движения транзитных транспортных потоков не предусмотрены.

2.17. Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств

С учетом условий безопасности движения на каждом виде транспорта установлены массовые и габаритные нормативные ограничения, способствующие нормальному функционированию транспортных средств. Минимальные и максимальные ограничения массовых и габаритных параметров дорог позволяют отнести груз либо транспортное средство с грузом или без него к особой категории, а именно к крупногабаритным и (или) тяжеловесным.

Согласно правилам дорожного движения, перевозка негабаритных грузов и движение транспортного средства, габаритные параметры которого с грузом или без груза превышают по ширине 2,55 м (2,6 м для рефрижераторов и изотермических кузовов), по высоте 4 м от поверхности дороги, по длине (включая один прицеп) 20 м, либо движение ТС с грузом, выступающим за заднюю точку габарита транспортного средства более чем на 2 м, а также движение автопоездов с двумя и более прицепами осуществляются в соответствии со специальными правилами изложенными в следующих документах:

* Правила дорожного движения РФ;
* Инструкция по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации от 1996 г.;
* Технический регламент «О безопасности колесных транспортных средств»;
* Правила перевозок грузов автомобильным транспортом;
* Федеральный закон №127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушения порядка их выполнения»;
* Приказ Минтранса России № 258 «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов»;
* Кодекс об административных правонарушениях РФ;
* Правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

Организация пропуска грузовых транспортных средств в Провиденском городском округе выполняется в соответствии с установленными правилами и нормами РФ.

Основное движение грузовых автотранспортных средств приходится на   
ул. Набережная Дежнева, а/д «пгт. Провидения – Аэропорт», а/д «пгт. Провидения – с. Новое Чаплино». Для того чтобы изолировать от грузового движения отдельные районы пгт. Провидения, а также чтобы запретить доступ тяжелых и крупногабаритных грузовых автомобилей на отдельные улицы и дороги со стесненными условиями движения предусматривается установка знаков 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено».

2.18. Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах

Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах регламентируются Правилами дорожного движения. В населенных пунктах разрешается движение транспортных средств со скоростью не более 60 км/ч, а в жилых зонах и на дворовых территориях не более 20 км/ч. По решению органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации может разрешаться повышение скорости (с установкой соответствующих знаков) на участках дорог или полосах движения для отдельных видов транспортных средств, если дорожные условия обеспечивают безопасное движение с большей скоростью. В этом случае величина разрешенной скорости не должна превышать значения, установленные для соответствующих видов транспортных средств на автомагистралях.

Скоростной режим на отдельных участках дорог пгт. Провидения установлен на следующих участках:

* Знак 3.2 Ограничение максимальной скорости 20км/ч – ул. Полярная , ул. Набережная Дежнева;
* Знак 5.21 «Жилaя зoнa» и «Конец жилой зоны» - ул. Эскимосская, ул. Чукотская, внутриквартальные проезды;
* Знак 3.2 Ограничение максимальной скорости 60км/ч - а/д «пгт. Провидения – Аэропорт».

2.19. Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов

Конвенцией о правах инвалидов (ООН, 2006) определены два принципиальных подхода к созданию доступной среды жизнедеятельности. Первый определен как принцип *универсального дизайна*, который предусматривает дизайн предметов, обстановок, программ и услуг, призванный сделать их в максимально возможной степени пригодными к использованию для всех людей». Исполнить данные требования возможно в первую очередь в отношении объектов нового строительства (реконструкции, капитального ремонта), а также производства новых товаров и услуг. Второй принцип трактуется Конвенцией ООН как *разумное приспособление* - адаптированная среда или внесение необходимых и подходящих корректив, не становящихся, несоразмерным и неоправданным бременем для общества, для обеспечения инвалидам равных с обществом прав и свобод.

Если доступность условного здания достигается планировочными и инженерными средствами, то доступность получения услуги зависит в т.ч. и от организационных мероприятий. Таким образом, выполнение статьи 15 Федерального закона «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации» может осуществляться как путем проектирования, приспособления зданий для доступа инвалида к услуге, так и путем *доставки услуги* к инвалиду.

Согласно статье 15 Федерального закона «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации», в случаях, когда действующие объекты невозможно полностью приспособить для нужд инвалидов, собственники этих объектов до их реконструкции или капитального ремонта должны принимать согласованные с одним из общественных объединений инвалидов, осуществляющих свою деятельность на территории поселения, муниципального района, городского округа, меры для обеспечения доступа инвалидов к месту предоставления услуги либо, когда это возможно, обеспечить предоставление необходимых услуг по месту жительства инвалида или в дистанционном режиме.

В обязательном порядке необходимо обеспечить доступность среды или услуг объектов социальной защиты Провиденского городского округа:

1. Отдел социальной поддержки населения Управления социальной поддержки населения Департамента по адресу пгт. Провидения, ул. Н. Дежнева, д. 8а.
2. Провиденский районный филиал Государственного бюджетного учреждения «Чукотский окружной комплексный Центр социального обслуживания населения» по адресу пгт. Провидения, ул. Дежнева, д. 8а;
3. Пункт социального обслуживания села Сиреники расположен по адресу Провиденский р-н, с. Сиреники, Мандрикова, д.1а;
4. Пункт социального обслуживания села Нунлигран по адресу Провиденский р-н, с. Нунлигран, ул. Тундровая, д. 1;
5. Пункт социального обслуживания с. Энмелен по адресу Провиденский р-н, с. Энмелен, ул. Н. Чирикова, д. 10;
6. Пункт социального обслуживания с. Янракыннот по адресу Провиденский р-н, с. Янракыннот, ул. Советская, д. 10;
7. Пункт социального обслуживания с. Новое Чаплино по адресу Провиденский р-н, с. Новое Чаплино, ул. Мира, д.4.

2.20. Обеспечение маршрутов движения детей к образовательным организациям

Учреждения образования (далее - УО) являются объектами, требующими повышенного внимания со стороны водителей. К таким учреждениям относятся детские сады и школы. Чтобы обезопасить движение детей к образовательным организациям, Государственной инспекцией безопасности дорожного движения была предложена инициатива составления паспортов дорожной безопасности движения.

Паспорт дорожной безопасности должен иллюстрировать точные данные об образовательном учреждении в аспекте обеспечения безопасности перемещения детей из дома в детский сад (школу) и обратно. Паспорт дорожной безопасности образовательного учреждения предназначен для использования преподавательским составом и сотрудниками Госавтоинспекции в работе по разъяснению безопасного передвижения и поведения детей на улично-дорожной сети вблизи УО и на маршруте «УО-дом», для подготовки мероприятий по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма. При этом представители ГИБДД могут оказывать помощь в вопросах его составления и обеспечения безопасности детей на дорогах. Оригинал документа хранится непосредственно в учреждении образования, а его копия – в деле, которое заводится на него в ГИБДД.

Паспорт дорожной безопасности УО выполняет сразу несколько важных задач:

* деталировка и изучение территории района, в котором расположена образовательная организация;
* определение участков дорог, имеющих потенциальную опасность;
* разработка и воплощение проекта благоустройства прилегающей территории района для обеспечения детской безопасности (установка предупреждающих дорожных знаков, лежачих полицейских, нанесение разметки, обустройство парковочных мест, ликвидация неровностей);
* разработка маршрутов безопасного передвижения детей по территории, прилегающей к микрорайону, в котором расположено УО (в том числе, индивидуальных маршрутов);
* закрепление ответственности руководства образовательных учреждений в части организации безопасности детей.

Паспорт дорожной безопасности УО должен включать в себя следующие разделы:

* общую информацию об учреждении образования (адрес, данные о руководстве, количестве учащихся и иные сведения);
* ситуационные планы (схемы) образовательной организации на местности;
* методические рекомендации для проведения проверок учебного учреждения, подъездных дорог к нему и пешеходных переходов;
* рекомендации по обучению детей правилам безопасного поведения на дорогах.

В паспорте обязательно указываются фамилии, имена, отчества, адреса и другие данные водителей школьного автобуса (при наличии), завучей образовательного учреждения, ответственных за выполнение профилактических мероприятий, касающихся детского травматизма, контакты оперативных служб.

В документе указывается график работы образовательной организации во все дни недели. В том числе, указываются сведения о расписании уроков и перемен, периодах использования стадионов и парков.

Важнейшей составляющей паспорта дорожной безопасности УО являются схематические планы. Паспорт дорожной безопасности должен размещаться на официальном сайте образовательного учреждения.

В приложения к паспортам включаются планы обучающих программ для детей по безопасности на дорогах. Чем раньше дети начинают изучать эти программы, тем меньше несчастных случаев происходит на дорогах.

При подготовке паспорта следует внимательно изучать все подъезды к образовательной организации, выяснять, в каких местах возможно внезапное появление транспорта, продумывать, как можно максимально разграничить зоны проведения мероприятий с участием детей и зоны движения автомобилей.

В паспорт безопасности можно включать цитаты из ПДД, которые также желательно дублировать на информационных стендах. Детей необходимо учить пользоваться этой информацией самостоятельно, а не только с помощью взрослых. Таким образом, рассматриваемый документ позволяет реализовать комплексные решения по профилактике дорожно-транспортного травматизма среди детей.

2.21. Развитие сети дорог или участков дорог, локально-реконструкционные мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом

К локально-реконструкционным мероприятиям (применительно к рассматриваемому округу) относятся мероприятия, связанные с изменением существующих параметров улично-дорожной сети, основными из которых являются:

* реконструкция и капитальный ремонт существующих улиц и дорог;
* строительство новых дорог, улиц и местных проездов;
* устройство дополнительных полос на примыканиях и пересечениях;
* устройство остановок общественного транспорта;
* использование элементов обустройства для повышения уровня безопасности (барьерное ограждение, дорожные знаки, разметка, знаки обратной связи с водителем, шумовые полосы и т.п.);
* устройство парковок.

К организационным мероприятиям относятся все мероприятия, которые не связаны с изменением основных параметров имеющейся улично-дорожной сети, а позволяют упорядочить движение и наиболее оптимально и равномерно перераспределить на нее имеющуюся нагрузку и использовать заложенный в нее физический лимит пропускной способности. К числу таких мероприятий относятся:

* введение одностороннего движения;
* мероприятия по обеспечению безопасности на пассажироперевозящем транспорте;
* работы по актуализации Комплексной схемы организации дорожного движения;
* разработка отдельных программ или проектов по повышению уровня безопасности на дорогах;
* разработка проектов по реконструкции или капитальному ремонту отдельных участков улично-дорожной сети;
* организация схемы движения грузового транспорта;
* организация схемы движения общественного транспорта;
* образовательные мероприятия в школах и детских садах, направленные на повышение культуры поведения на дороге и изучение правил дорожного движения, а именно:
* создание видеофильмов по безопасному поведению на дорогах и улицах;
* разработка и тиражирование научно–методических материалов, образовательных программ, печатных и электронных учебных пособий;
* создание видео– и телевизионной информационной продукции, организация социальной наружной рекламы, а также размещение материалов в средствах массовой информации, общественном транспорте, кинотеатрах и т.д.;
* создание детских автогородков.

2.22. Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения

Cистема фото-и видеофиксации нарушений правил дорожного движения входит в состав Автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД). Подразделениями ГИБДД накоплен определенный опыт применения фотовидеорегистрирующей техники, анализируются и обобщаются организация, тактика, нормативно-правовое регулирование данного вида деятельности. Такая системная работа в целом направлена на совершенствование механизмов обеспечения безопасности дорожного движения. При этом, часть обязанностей по отслеживанию и фиксированию нарушений правил дорожного движения в РФ передана бюджетным учреждениям и гражданским организациям. Сделано это с целью снижения нагрузки на полицию.

Для Провиденского городского округа наиболее эффективной будет система средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения, реализующая функции:

* Нарушение скоростного режима.
* Движение по полосе встречного направления.
* Пересечение или движение по сплошной линии.
* Движение на запрещающие знаки дорожного движения.
* Стоянка и (или)остановка в неположенном месте.
* Фиксация невключения (неисправности) ходовых огней в заданное время суток.
* Запрет движения транспортного средства по заданному участку или в заданном направлении.

Места установки – на подъездах к пгт. Провидения, аэропорту, с. Новое Чаплино.

В соответствии с правилами установки технических средств регулирования уличного движения, определенными требованиями ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств», установку средств фото- и видеофиксации нарушений необходимо дополнить соответствующими знаками: табличка 8.23 «Фото-видеофиксация» и разметка 1.24 для информирования о возможной фиксации нарушений ПДД РФ стационарными средствами автоматической фиксации.

Учитывая текущий и прогнозируемый трафик движения транспортных средств в Провиденском городском округе, установка средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения преждевременна.

3. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения

Таблица 3.1. Перечень мероприятий по развитию улично-дорожной сети Провиденского городского округа на расчетный срок

| №п/п | Мероприятия по организации дорожного движения | Очередность реализации | Стоимость реализации, тыс. руб. | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Всего | ПИР | СМР |
| 1 | **Ремонт автомобильных дорог** |  |  |  |  |
| 1.1 | Содержание автомобильных дорог местного значения | 2020-2025 | 173 613,7 | 10 416,8 | 163 196,9 |
| 1.2 | Реконструкция дороги ул. Набережная Дежнева | 2020-2025 | 54 603,2 | 2 184,1 | 52 419,0 |
| 1.3 | Обновление парка дорожной техники для предприятий дорожного хозяйства | 2020-2025 | 43 403,4 |  | 43 403,4 |
| 2 | **Организационные мероприятия** |  |  |  |  |
| 2.1 | Диагностика автомобильных дорог (Lсумм.=110 км) | 2020-2025 | 4 508,2 | 4 508,2 |  |
| 3 | **Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения на участках уличнодорожной сети** |  |  |  |  |
| 3.1 | Установка дорожных знаков | 2023-2025 | 1 400,0 | 84,0 | 1 316,0 |
| 3.2 | Производство и монтаж опор для знаков | 2023-2025 | 1 500,0 |  | 1 500,0 |
| 3.3 | Эксплуатация знаков и опор | 2023-2025 | 700,0 |  | 700,0 |
| 4 | **Мероприятия по инфраструктуре общественного транспорта** |  |  |  |  |
| 1 | Эксплуатация подвижного состава | 2020-2025 | 5 400,0 |  | 5 400,0 |
| 2 | Устройство остановок общественного транспорта | 2023-2025 | 1 900,0 | 114,0 | 1 786,0 |
| 5 | **Мероприятия по организации парковочного пространства** |  |  |  |  |
| 5.1 | Оборудование автомобильных парковок во дворах и внутриквартальных территориях | 2020-2022 | 400,0 | 24,0 | 376,0 |
| 6 | **Мероприятия по совершенствованию пешеходной инфраструктуры** |  |  |  |  |
| 6.1 | Строительство тротуара вдоль ул. Набережная Дежнева | 2023-2025 | 20 000,0 | 1 200,0 | 18 800,0 |
|  | **Итого** |  | **307 428,5** | **18 531,1** | **288 897,3** |

Реализация указанных мероприятий поможет решить ключевые проблемы автомобильных дорог Провиденского городского округа, повысить качество их состояния и безопасность, увеличить пропускную способность улично-дорожной сети.

Источниками финансирования мероприятий являются средства дорожного фонда из бюджета Провиденского ГО.

Средства местного бюджета на 2020-2025 годы уточняются при формировании бюджета на очередной финансовый год. Общий объем финансирования составляет 252 825,3 тыс. рублей.

Объемы финансирования мероприятий определяются после принятия муниципальных программ и подлежат уточнению после формирования муниципального бюджета на соответствующий финансовый год с учетом результатов реализации мероприятий в предыдущем финансовом году.

Ресурсное обеспечение за счет всех источников финансирования, планируемое с учетом действующих расходных обязательств и необходимых дополнительных средств, подлежит ежегодному уточнению в рамках бюджетного цикла.

Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации. Затраты на осуществление мероприятий определены ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий, данных Росстата.

4. Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения

Эффективность реализации мероприятий по организации дорожного движения, проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры 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 Провиденского городского округа, предусмотренных в целях финансирования мероприятий муниципальной программы.

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

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

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

Таблица 4.1. Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения Провиденского городского округа

| № п/п | Группа мероприятий | Оценка эффективности |
| --- | --- | --- |
| 1. | Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них | - увеличение скорости движения на 10%;  - снижение времени в пути на 10%;  - снижение вероятности ДТП на 10%; - снижение экологической нагрузки на ОС на 10%;  - улучшение качества обслуживания территорий на 15% |
| 2. | Совершенствование организации дорожного движения на дорогах общего пользования в соответствии с проектом организации дорожного движения на улично-дорожную сеть Провиденского городского округа | - увеличение скорости движения на 10%;  - снижение времени в пути на 10%;  - снижение вероятности ДТП на 12%;  - снижение экологической нагрузки на ОС на 12%;  - улучшение качества обслуживания территорий на 10% |
| 3. | Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения на участках улично-дорожной сети | - увеличение скорости движения на 10%;  - снижение времени в пути на 10%;  - снижение вероятности ДТП на 20%;  - снижение экологической нагрузки на ОС на 10%; - улучшение качества обслуживания территорий на 15% |
|  | Организация движения пешеходов, строительство пешеходных тротуаров | - увеличение скорости движения на 10%; - снижение времени в пути на 10%; - снижение вероятности ДТП на 10%; - снижение экологической нагрузки на ОС на 8%; - улучшение качества обслуживания территорий на 5% |
| 5. | Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям | - увеличение скорости движения на 5%; - снижение времени в пути на 5%; - снижение вероятности ДТП на 20%; - снижение экологической нагрузки на ОС на 5%; - улучшение качества обслуживания территорий на 15% |
| 6. | Формирование единого парковочного пространства | - увеличение скорости движения на 5%; - снижение времени в пути на 5%; - снижение вероятности ДТП на 20%; - снижение экологической нагрузки на ОС на 5%;- - улучшение качества обслуживания территорий на 15% |
| 7. | Организация велосипедного движения | - увеличение скорости движения на 5%; - снижение времени в пути на 5%; - снижение вероятности ДТП на 20%; - снижение экологической нагрузки на ОС на 5%;  - улучшение качества обслуживания территорий на 15% |

По результатам проведения предлагаемой диагностики все улично-дорожной сети Провиденского городского округа можно вносить в план мероприятий улицы, которые находятся в неудовлетворительном транспортно-эксплуатационном состоянии, а также менять их очередность в проведении ремонтных работ.

Каждые 3-5 лет должна быть выполнена актуализация КСОДД для уточнения необходимости и целесообразности реализации предлагаемых мероприятий, определения объемов работ и финансирования с учетом текущих нормативов и расценок. Часть мероприятий по ОДД и БДД разрабатывается только в краткосрочной перспективе и на следующий расчетный период они должны быть включены в программу на основе анализа текущей ситуации на УДС муниципального образования с учетом уточненных данных по имеющимся очагам аварийности.

5. Формирование предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового, нормативно-технического, методического и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД на территории Провиденского городского округа

Эффективное управление развитием территории муниципального образования заключается не только в создании документов территориального планирования, отвечающих актуальным требованиям норм, правил и предписаний, имеющих обоснование основных решений и удовлетворяющих потребностям населения в различных видах инфраструктуры. *Эффективным* управление становится при условии тщательного планирования и реализации таких документов.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры города и муниципальных образований являются:

* применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры (например, развитие туристической сферы);
* координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;
* координация усилий органов исполнительной власти Чукотского автономного округа, органов исполнительной власти Провиденского городского округа, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
* запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
* разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов;
* разработка предложений для исполнительных органов власти Провиденского городского округа по включению мероприятий, связанных с развитием объектов транспортной инфраструктуры в состав государственных программ.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

* конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
* высокопроизводительная безопасная транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
* создание условий для баланса уровня предложения транспортных услуг со спросом.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса муниципального образования должны стать:

* ремонт дорожного покрытия существующей УДС;
* строительство пешеходных тротуаров;
* обустройство парковочного пространства;
* дальнейшая интеграция в транспортный комплекс Чукотского автономного округа.

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

Созданием условий для предоставления транспортных услуг населению, организацией транспортного обслуживания в границах Провиденского городского округа, нормативно-правовым, нормативно-техническим, методическим и информационным обеспечением деятельности в сфере организации дорожного движения в настоящее время занимается администрация Провиденского городского округа.

Заключение

В результате выполненной работы проанализировано текущее состояние транспортного комплекса Провиденского городского округа, выявлены основные проблемы, проведен социально-экономический анализ, создан прогноз социально-экономического развития до 2025 года, выявлены основные тенденции.

Анализ основных проблем транспортного комплекса Провиденского городского округа показал, что на данный момент транспортный комплекс в целом функционирует удовлетворительно, опорная сеть магистральных улиц на большинстве участков удовлетворяет условиям комфортного передвижения.

Выявлен ряд локальных проблем, связанных, как правило, с неудовлетворительным состоянием автомобильных дорог, отсутствием пешеходных тротуаров, организацией дорожного движения. Был разработан план мероприятий по приведению ее в нормативное транспортно- эксплуатационное состояние, проведен анализ основных велосипедных и пешеходных потоков. Разработаны предложения по формированию пешеходных зон, обеспечению безопасности движения пешеходов.

Оценка объемов финансирования по ремонту объектов транспортной инфраструктуры, мероприятий по организации дорожного движения и повышению безопасности дорожного движения на территории Провиденского городского округа проводилась укрупнённо.

