

**СЕЛЬСКОЕ ПОСЕЛЕНИЕ ПОЛНОВАТ**

**БЕЛОЯРСКИЙ РАЙОН**

**ХАНТЫ-МАНСИЙСКИЙ АВТОНОМНЫЙ ОКРУГ – ЮГРА**

**СОВЕТ ДЕПУТАТОВ**

**РЕШЕНИЕ**

от 30 мая 2016 года № 21

**Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Полноват до 2020 года и на период до 2030 года**

В соответствии с пунктом 8 статьи 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации от 29 декабря 2004 года № 190-ФЗ, пунктом 6.1 статьи 17 Федерального закона № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», Совет депутатов сельского поселения Полноват **р е ш и л:**

1. Утвердить прилагаемую Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Полноват до 2020 года и на период до 2030 года.

2. Опубликовать настоящее решение в газете «Белоярские вести».

3.Настоящее решение вступает в силу после его официального опубликования.

Глава сельского поселения Полноват Л.А.Макеева

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

к решению Совета депутатов

сельского поселения Полноват

от 30 мая 2016 года № 21

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ ПОЛНОВАТ ДО 2020 ГОДА И НА ПЕРИОД ДО 2030 ГОДА**

**ПАСПОРТ**

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование программы** | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Полноват до 2020 года и на период до 2030 года |
| **Основание для разработки программы** | Федеральный закон от 29.12.2014 N 456-ФЗ "О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации" |
| **Наименование заказчика и разработчиков программы, их местонахождение** | Заказчик: Администрация сельского поселения Полноват, 628179, Тюменская область, Ханты-Мансийский автономный округ-Югра, Белоярский район, село Полноват, ул. Советская, д. 24.  Разработчик: ГБУ «Центр перспективных экономических исследований Академии наук Республики Татарстан», Российская Федерация, 420111, Республика Татарстан, город Казань, улица Островского д. 23 |
| **Цели и задачи программы** | Цель программы - обеспечение нормативного соответствия и надежности функционирования транспортных систем, способствующих комфортным и безопасным условиям для проживания людей.  Задачи программы:  а) безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности);  б) доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения или нормативами градостроительного проектирования;  в) развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории;  г)развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;  д) условия для управления транспортным спросом;  е) создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;  ж) создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;  з) условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;  и)эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры. |
| **Целевые показатели (индикаторы) реализации программы** | Строительство 1 остановочной площадки,  Увеличение числа парковочных мест до 400 мест,  Строительство 74,05 км. дорог улично-дорожной сети,  Снижение числа зарегистрированных ДТП до 1,  Строительство 2 АЗС,  Строительство 1 СТО,  Установка 1 светофора Т7,  Создание 1 велосипедного маршрута,  Реконструкция 4 причалов. |
| **Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры** | Мероприятия программы (инвестиционные проекты) направлены на развитие объектов транспортной инфраструктуры по направлениям:  а) мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта;  б) мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов;  в) мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства;  г) мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения;  д) мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб;  е) мероприятия по развитию сети дорог поселений.  а) комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков;  б) мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем;  в) мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения;  г) мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности. |
| **Срок и этапы реализации программы** | С 2016 по 2020 годы и на период до 2030 года. Этапы:  I этап: 2016-2020гг;  II этап: 2021-2025гг;  III этап: 2026-2030гг. |
| **Объемы и источники финансирования программы** | Этапы финансирования соответствуют этапам реализации, в соответствии с данными генерального плана сельского поселения Полноват реализация проекта планируется на 2 и 3 этапах, не предусматривающих финансовую оценку |
| **Ожидаемые результаты реализации программы** | Ввод в эксплуатацию предусмотренных Программой объектов транспортной инфраструктуры в целях обеспечения нормативного соответствия и надежности функционирования транспортных систем, способствующих комфортным и безопасным условиям для проживания людей в сельском поселении Полноват |

#### 1 Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

#### 1.1. Социально-экономическая характеристика сельского поселения Полноват, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

По состоянию на 1 января 2016 г. численность сельского поселения Полноват Белоярского района составляет 1420 человек. Наибольшее количество жителей сконцентрировано в административном центре поселения – в с. Полноват. Динамика численности населения отражена в Таблице 1.

Таблица 1 - Среднегодовая численности населения сельского поселения Полноват

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Год** | **Численность, человек** | **Динамика, человек** |
| 2010 | 1656 | - |
| 2011 | 1608 | -48 |
| 2012 | 1530 | -78 |
| 2013 | 1466 | -64 |
| 2014 | 1440 | -26 |
| 2015 | 1427 | -13 |

Численность населения муниципального образования за рассматриваемый пятилетний период снизилась с 1656 до 1427 человек, что свидетельствует о сокращении численности населения на 13,8 %. Снижение показателей численности хоть и стабильно, но незначительно и происходило достаточно равномерно. Учитывая, что тенденция будет сохраняться, т.е. не будет происходить поляризации социально-экономического пространства в рамках территории, можно прогнозировать достаточно равномерное, в разрезе поселения, изменение численности населения.

Практически по всем населенным пунктам изменения значения численности относительно стабильны и колеблется от 10% до 45 %.

Анализ демографических параметров сельского поселения Полноват представлен на рисунке 1.

Рисунок 1 – Распределение населения сельского поселения Полноват по возрастным контенгентам.

По данным диаграммы видно, что доля трудоспособного населения преобладает над остальными группами (65,1%), а процентное значение количества лиц пенсионного возраста на 12,2% меньше значения численности населения моложе трудоспособного возраста.

Таким образом, структура населения относится к прогрессивному типу, что обеспечивает возможность численного роста населения.

Согласно проектным данным Схемы территориального планирования Белоярского района предполагаемая численность населения сельского поселения Полноват к 2035 году составит 1 470 человек, в том числе:

. с. Полноват – 1108 чел.,

- д. Пашторы – 245 чел.,

- с. Ванзеват – 59 чел.,

- с. Тугияны- 59 чел.

На территории поселения осуществляются следующие основные виды деятельности: крестьянско-фермерское хозяйство, сбор и переработка дикоросов, вылов и переработка рыбы, реализация хлеба и хлебобулочных изделий.

Основными предприятиями и организациями, осуществляющими производственную деятельность на территории поселения, являются ПО «Полноватский рыбкооп», , а также национальные общины «Чуэльско-Ветляховская», «Ехлам-Мазям», «Пашторы» и «ВОТМА».

Поселение расположено в западной части Белоярского района и вытянуто с юга на север. В состав поселения входят следующие населенные пункты: с. Полноват, с. Тугияны, д. Пашторы и c. Ванзеват. Связь с. Полноват с административным центром района г. Белоярский осуществляется по средствам автозимника, протяженностью 46 км. В поселении сообщение между населенными пунктами в течение года осуществляется с помощью вертолетов и речным транспортом, а в зимний период - по автозимникам.

К объектам внешнего транспорта относятся:

* автовокзал, речной вокзал, причал, одна вертолетная площадки и аэропорт, расположенные в с. Полноват;
* вертолетная площадка, расположенная в с. Ванзеват;
* вертолетная площадка, расположенная в д. Пашторы;
* вертолетная площадка, расположенная в с. Тугияны.

На сегодняшний день поселение в целом имеет достаточную обеспеченность внешними транспортными связями.

**с. Полноват**

На сегодняшний день в с. Полноват имеются дороги и улицы с капитальным (сборное железобетонное) и низшим (грунтовое) типом покрытия. Основные показатели по существующей улично-дорожной сети населенного пункта сведены в таблице 2.

Таблица 2 - Основные показатели улично-дорожной сети с. Полноват

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Тип покрытия** | **Площадь покрытия, м2** | **Протяженность дорог с данным типом покрытия, км** |
| 1 | Цементобетонное покрытие | 2700 | 0,889 |
| 2 | Грунтовое | 10900 | 16,1 |

На сегодняшний день улично-дорожная сеть населенного пункта находится в неудовлетворительном состоянии. Пешеходное движение происходит по проезжим частям улиц, что влечет за собой увеличение дорожно-транспортных происшествий.

Хранение индивидуального автотранспорта осуществляется на территории приусадебных участков. Ремонт и обслуживание транспорта производится на территории промышленной и коммунально-складской зоны.

На сегодняшний день на территории населенного пункта обозначился ряд проблем, связанных с транспортным обеспечением населения:

- отсутствие четкой дифференциации улично-дорожной сети по категориям;

- отсутствуют тротуары;

- значительная часть улиц не имеет капитального покрытия.

**с. Ванзеват**

На сегодняшний день улично-дорожная сеть в с. Ванзеват, представлена грунтовыми дорогами и улицами, большая часть которых находится в неудовлетворительном состоянии. Пешеходное движение происходит по проезжим частям улиц, что влечет за собой увеличение дорожно-транспортных происшествий.

Хранение индивидуального автотранспорта осуществляется на территории приусадебных участков. Ремонт и обслуживание транспорта производится на территории промышленной и коммунально-складской зоны.

На сегодняшний день на территории населенного пункта обозначился ряд проблем, связанных с транспортным обеспечением населения:

- отсутствие четкой дифференциации улично-дорожной сети по категориям;

- отсутствуют тротуары;

- значительная часть улиц не имеет капитального покрытия.

**д. Пашторы**

На сегодняшний день улично-дорожная сеть в д. Пашторы представлена грунтовыми дорогами и улицами, большая часть которых находится в неудовлетворительном состоянии. Пешеходное движение происходит по проезжим частям улиц, что влечет за собой увеличение дорожно-транспортных происшествий.

Хранение индивидуального автотранспорта осуществляется на территории приусадебных участков. Ремонт и обслуживание транспорта производится на территории промышленной и коммунально-складской зоны.

На сегодняшний день на территории населенного пункта обозначился ряд проблем, связанных с транспортным обеспечением населения:

- отсутствие четкой дифференциации улично-дорожной сети по категориям;

- отсутствуют тротуары;

- значительная часть улиц не имеет капитального покрытия.

**с. Тугияны**

На сегодняшний день улично-дорожная сеть в с. Тугияны представлена грунтовыми дорогами и улицами, большая часть которых, находится в неудовлетворительном состоянии. Пешеходное движение происходит по проезжим частям улиц, что влечет за собой увеличение дорожно-транспортных происшествий.

Хранение индивидуального автотранспорта осуществляется на территории приусадебных участков. Ремонт и обслуживание транспорта производится на территории промышленной и коммунально-складской зоны.

На сегодняшний день на территории населенного пункта обозначился ряд проблем, связанных с транспортным обеспечением населения:

- отсутствие четкой дифференциации улично-дорожной сети по категориям;

- отсутствуют тротуары;

- значительная часть улиц не имеет капитального покрытия.

**с. Полноват**

В связи с тем, что в санитарно-защитную зону от вертолетной площадки попадает жилая застройка, то генеральным планом предлагается перенос существующей вертолетной площадки в южную часть села.

Дорога в населенном пункте:

**- реконструируемые - протяженность 11646 м, площадь дорожного полотна составляет 69876 м2;**

**- проектируемые - протяженность 2382 м, площадь дорожного полотна составляет 14291 м2.**

Проезд:

**- реконструируемые - протяженность 292 м, площадь дорожного полотна составляет 1754 м2;**

**- проектируемые - протяженность 5973 м, площадь дорожного полотна составляет 35837 м2.**

Вариант дорожной одежды из следующих конструктивных элементов:

- покрытие из сборных железобетонных плит ПДН тп. 503-0-42 толщиной 0,14 м на выравнивающем слое из цементопесчаной смеси (1:10) толщиной 0,06 м;

- основание ПГС (песчано-гравийная смесь) укрепленная цементом М 400 в количестве 5-7% толщиной 0,15 м;

- дополнительный слой основания из песка толщиной 0,15 м;

Строительство автодорожного моста через речку Соимка, для защиты территории от подтопления устраивается защитное сооружение дамба, в качестве которой отсыпается земляное полотно автомобильной дороги, и со стороны реки проводятся противообвальные мероприятия: отсыпка каменным материалом, укладка бетонных плит.

**с. Ванзеват**

В связи с тем, что в санитарно-защитную зону от вертолетной площадки попадает жилая застройка, то генеральным планом предлагается перенос существующей вертолетной площадки в северо-восточную часть села.

Дорога в населенном пункте:

**- проектируемые - протяженность 4871 м, площадь дорожного полотна составляет 29226 м2.**

Проезд:

**- проектируемые - протяженность 2109 м, площадь дорожного полотна составляет 12655 м2.**

Вариант дорожной одежды из следующих конструктивных элементов:

- покрытие из сборных железобетонных плит ПДН тп. 503-0-42 толщиной 0,14 м на выравнивающем слое из цементопесчаной смеси (1:10) толщиной 0,06 м.

- основание ПГС (песчано-гравийная смесь) укрепленная цементом М 400 в количестве 5-7% толщиной 0,15 м.

- дополнительный слой основания из песка толщиной 0,15 м.

Для защиты территории от подтопления устраивается защитное сооружение дамба в качестве которой отсыпается земляное полотно автомобильной дороги, и со стороны реки проводятся противообвальные мероприятия: отсыпка каменным материалом, укладка бетонных плит.

**д. Пашторы**

Дорога в населенном пункте:

**- проектируемые - протяженность 2897 м, площадь дорожного полотна составляет 17387 м2.**

Проезд:

**- проектируемые - протяженность 1425 м, площадь дорожного полотна составляет 8550 м2.**

Вариант дорожной одежды из следующих конструктивных элементов:

- покрытие из сборных железобетонных плит ПДН тп. 503-0-42 толщиной 0,14 м на выравнивающем слое из цементопесчаной смеси (1:10) толщиной 0,06 м;

- основание ПГС (песчано-гравийная смесь) укрепленная цементом М 400 в количестве 5-7% толщиной 0,15 м;

- дополнительный слой основания из песка толщиной 0,15 м;

Для защиты территории от подтопления устраивается защитное сооружение дамба, в качестве которой отсыпается земляное полотно автомобильной дороги, и со стороны реки проводятся противообвальные мероприятия: отсыпка каменным материалом, укладка бетонных плит.

**с. Тугияны**

В связи с тем, что в санитарно-защитную зону от вертолетной площадки попадает жилая застройка, то генеральным планом предлагается перенос существующей вертолетной площадки в западную часть села.

Дорога в населенном пункте:

**- проектируемые - протяженность 4636 м, площадь дорожного полотна составляет 27818 м2.**

Проезд:

**- проектируемые - протяженность 2388 м, площадь дорожного полотна составляет 14325 м2.**

Вариант дорожной одежды из следующих конструктивных элементов:

- покрытие из сборных железобетонных плит ПДН тп. 503-0-42 толщиной 0,14 м на выравнивающем слое из цементопесчаной смеси (1:10) толщиной 0,06 м;

- основание ПГС (песчано-гравийная смесь) укрепленная цементом М 400 в количестве 5-7% толщиной 0,15 м;

- дополнительный слой основания из песка толщиной 0,15 м.

Для защиты территории от подтопления устраивается защитное сооружение дамба, в качестве которой отсыпается земляное полотно автомобильной дороги, и со стороны реки проводятся противообвальные мероприятия: отсыпка каменным материалом, укладка бетонных плит.

#### 1.2. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

#### Пассажирские перевозки автомобильным транспортом

Таблица 3 - Расписание движения по пригородным и междугородным автобусным маршрутам Белоярского района по состоянию на 28.08.2015г.

|  |  |
| --- | --- |
| **Автовокзал г. Белоярский** | **с. Полноват** |
| Понедельник-Пятница | |
| 6.30 | 8.30 |
| 17.00 | 19.00 |
| Суббота-Воскресенье | |
| 16.00 | 18.00 |

Автомобильные перевозки осуществляются в зимний период времени по автозимнику.

В остальные периоды времени доставка пассажиров осуществляется речным и авиационным транспортом.

#### Пассажирские перевозки внутренним водным транспортом

Перевозки осуществляются по маршруту Белоярский- Ванзеват -Белоярский.

В 2015 году выполнено 90 рейсов, перевезено 1299 пассажиров, в 2014 году 92 рейса перевезено 758 пассажиров.

Перевозки осуществляются судном на воздушной подушке типа Марс-2000.

Протяженность маршрута в одну сторону 156 километров, период навигации 145 дней, время в пути 4,33 часа, пассажирооборот 176 376 пкм. Общая длина маршрута 312 километров.

Таблица 4 - Количество перевезенных пассажиров по маршруту Белоярский -Ванзеват

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **Ед. изм.** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** |
| Количество перевезенных пассажиров по маршруту | чел | 507 | 436 | 758 | 1299 |

#### Перевозки воздушным транспортом

Внутрирайонные перевозки

Перевозка пассажиров и багажа в населенные пункты Белоярского района, не имеющие круглогодичного автомобильного сообщения, а так же в периоды «осенней, весенней распутицы» осуществляется авиатранспортом. Авиакомпании на внутрирайонных перевозках эксплуатируют воздушные суда типа МИ-8Т.

Функционируют 2 маршрута из 4 в Белоярском районе на территории Полноват: 941/942 «Белоярский - Полноват - Березово - Полноват – Белоярский», 945/946 «Белоярский - Полноват - Тугияны - Пашторы - Полноват - Ванзеват - Полноват – Белоярский».

Таблица 5 - Показатели внутрирайонных перевозок воздушным транспортом

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **Ед. изм.** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** |
| Маршрут 941/942 | чел | 1032 | 957 | 1119 | 976 |
| Маршрут 945/946 | чел | 2054 | 1975 | 1625 | 1629 |

Направления развития воздушного транспорта.

Для обеспечения транспортной доступности населенных пунктов, не имеющих сообщения альтернативными видами транспорта, необходимо обеспечить сохранение существующих параметров внутрирайонной маршрутной сети. Также нужно предусмотреть проведение работ по поддержанию эксплуатационных характеристик посадочных площадок в населенных пунктах района.

Грузовые перевозки автомобильным транспортом.

По итогам натурного обследования установлено, что доля грузового транспорта незначительна и составляет не более 5% от общего транспортного потока.

#### 

#### 1.3. Характеристика сети дорог поселения, параметры дорожного движения,

#### оценка качества содержания дорог

Поселение расположено в западной части Белоярского района и вытянуто с юга на север. В состав поселения входят следующие населенные пункты: с. Полноват, с. Тугияны, д. Пашторы и c. Ванзеват. На сегодняшний день автомобильные дороги с капитальным типом покрытия в поселении отсутствуют. Связь с. Полноват с административным центром района г. Белоярский осуществляется по средствам автозимника, протяженностью 46 км. В поселении сообщение между населенными пунктами в течение года осуществляется с помощью вертолетов и речным транспортом, а в зимний период - по автозимникам.

К объектам внешнего транспорта относятся:

* автовокзал, речной вокзал, причал, две вертолетные площадки и аэропорт, расположенные в с. Полноват;
* вертолетная площадка, расположенная в с. Ванзеват;
* вертолетная площадка, расположенная в д. Пашторы;
* вертолетная площадка, расположенная в с. Тугияны.

Железнодорожный транспорт на территории Белоярского района отсутствует.

На сегодняшний день поселение в целом имеет достаточную обеспеченность внешними транспортными связями.

*Улично-дорожная сеть*

**с. Полноват**

На сегодняшний день в с. Полноват имеются дороги и улицы с капитальным (сборное железобетонное) и низшим (грунтовое) типом покрытия. Основные показатели по существующей улично-дорожной сети населенного пункта сведены в таблице 6.

На сегодняшний день улично-дорожная сеть населенного пункта находится в неудовлетворительном состоянии. Пешеходное движение происходит по проезжим частям улиц, что влечет за собой увеличение дорожно-транспортных происшествий.

Хранение индивидуального автотранспорта осуществляется на территории приусадебных участков. Ремонт и обслуживание транспорта производится на территории промышленной и коммунально-складской зоны.

На сегодняшний день на территории населенного пункта обозначился ряд проблем, связанных с транспортным обеспечением населения:

- отсутствие четкой дифференциации улично-дорожной сети по категориям;

- отсутствуют тротуары;

- значительная часть улиц не имеет капитального покрытия.

**с. Ванзеват**

На сегодняшний день улично-дорожная сеть в с. Ванзеват, представлена грунтовыми дорогами и улицами, большая часть которых находится в неудовлетворительном состоянии. Пешеходное движение происходит по проезжим частям улиц, что влечет за собой увеличение дорожно-транспортных происшествий.

Хранение индивидуального автотранспорта осуществляется на территории приусадебных участков. Ремонт и обслуживание транспорта производится на территории промышленной и коммунально-складской зоны.

На сегодняшний день на территории населенного пункта обозначился ряд проблем, связанных с транспортным обеспечением населения:

- отсутствие четкой дифференциации улично-дорожной сети по категориям;

- отсутствуют тротуары;

- значительная часть улиц не имеет капитального покрытия.

**д. Пашторы**

На сегодняшний день улично-дорожная сеть в д. Пашторы представлена грунтовыми дорогами и улицами, большая часть которых находится в неудовлетворительном состоянии. Пешеходное движение происходит по проезжим частям улиц, что влечет за собой увеличение дорожно-транспортных происшествий.

Хранение индивидуального автотранспорта осуществляется на территории приусадебных участков. Ремонт и обслуживание транспорта производится на территории промышленной и коммунально-складской зоны.

На сегодняшний день на территории населенного пункта обозначился ряд проблем, связанных с транспортным обеспечением населения:

- отсутствие четкой дифференциации улично-дорожной сети по категориям;

- отсутствуют тротуары;

- значительная часть улиц не имеет капитального покрытия.

**с. Тугияны**

На сегодняшний день улично-дорожная сеть в с. Тугияны представлена грунтовыми дорогами и улицами, большая часть которых, находится в неудовлетворительном состоянии. Пешеходное движение происходит по проезжим частям улиц, что влечет за собой увеличение дорожно-транспортных происшествий.

Хранение индивидуального автотранспорта осуществляется на территории приусадебных участков. Ремонт и обслуживание транспорта производится на территории промышленной и коммунально-складской зоны.

На сегодняшний день на территории населенного пункта обозначился ряд проблем, связанных с транспортным обеспечением населения:

- отсутствие четкой дифференциации улично-дорожной сети по категориям;

- отсутствуют тротуары;

- значительная часть улиц не имеет капитального покрытия.

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

Учитывая специфику поселений хранение транспорта осуществляется на личных хозяйствах.

Незначительная интенсивность транспортного потока в поселении не требует специальных мер по регулированию хранению личного транспорта и принятия дополнительных мер по увеличению транспортных потоков.

#### 1.5. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока

Таблица 6 – Основные показатели работы транспортных средств общего пользования

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показатель** | **Ед. измерения** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** |
|
| Количество муниципальных маршрутов | ед. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| -городских | ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| -пригородных | ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| -междугородних | ед. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Протяженность муниципальных маршрутов | км | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 |
| -городских | км |  |  |  |  |  |
| -пригородных | км | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 |
| -междугородних | км |  |  |  |  |  |
| Охват населенных пунктов регулярным автобусным сообщением | % | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 |
| Количество выполненных рейсов по маршрутам | ед. | 1 460 | 1 460 | 1 460 | 1 460 | 1 460 |
| Количество перевезенных пассажиров | чел. | 29 200 | 29 200 | 29 200 | 29 200 | 29 200 |
| Пассажирооборот | пкм | 277,11 | 277,11 | 277,11 | 277,11 | 277,11 |

#### 1.6. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

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

В населенном пункте осуществляется велосипедное движение в местах общего пользования в неорганизованном порядке, в ходе разработки вышеуказанной программы планируется организовать типовые велосипедные дорожки, места хранения велосипедов, пункты проката, дорожную разметку для развития и популяризации велосипедного движения у жителей.

# 1.7. Характеристику движения грузовых транспортных средств, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств

В основном обслуживанием автомобильных дорог, улично-дорожной сети, межрегиональных и областных дорог окружного значения на территории района осуществляет 10 филиал ОАО «Северавтодор».

Анализ парка и износа парка транспортных средств показывает, что техника находится в аварийном состоянии, соответственно программой предусматривается закупка техники за счет внебюджетных средств с целью соответствующего содержания дорожной инфраструктуры.

Содержание автомобильных дорог внутрипоселения также осуществляется силами ОАО «Северавтодор», Белоярское УТТиСТ - Белоярское управление технологического транспорта и специальной техники.

Кроме того, необходимо отметить, что в сельском поселении Полноват существует автозимник протяженностью 51,645 километра, сезонное обслуживание которого также осуществляет 10 филиал ОАО «Северавтодор».

#### 1.8. Анализ уровня безопасности дорожного движения

Анализ безопасности дорожного движения показывает, что в целом показатели невысоки в 2015 году совершено 1 ДТП, в 2014 году 2 ДТП.

Вместе с тем разработчики программ предлагают дополнительные мероприятия по повышению безопасности дорожного движения:

1) развитие систем видеонаблюдение внутри поселения;

2) установка светофоров по форме Т-7 в непосредственной близости от школ, социальных объектов;

3) расширение систем видеофиксации скоростного режима на автомобильной дороге, связывающей поселение с городским поселении Белоярский;

4) развитие профилактических мероприятий, акций по повышению безопасности дорожного движения, проведение сплошных выборочных проверок путем проведения целевых операций «Тоннель».

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

Качество атмосферного воздуха является одним из основных показателей окружающей среды, влияющим на здоровье людей. Его показатели меняются в зависимости от сезона и от приземных инверсий. В переходные сезоны (весной и осенью) устанавливается устойчивый перенос воздуха. Поэтому весной и осенью (апрель - май, октябрь - ноябрь) повторяемость умеренных и сильных ветров значительно увеличивается, застойных процессов не происходит и, как следствие, не накапливаются загрязняющие вещества в воздухе. Зимой (особенно в декабре - январе) преобладает антициклональный тип погоды со слабыми ветрами, инверсиями и, как следствие, туманами. Такие процессы препятствуют перемешиванию воздуха и способствуют накоплению загрязняющих веществ в приземном слое атмосферы. Летом, несмотря на малоподвижность атмосферной циркуляции и частное образование туманов и инверсий в приземном слое, длительные застойные процессы, приводящие к устойчивым периодам загрязнения приземного воздуха, происходят реже. Днем термическая конвекция создает турбулентность воздуха, что приводит к рассеиванию загрязняющих веществ в приземном слое. Дожди также способствуют очищению воздуха.

По данным Доклада об экологической ситуации в Ханты-Мансийском автономном округе-Югре, представленным Департаментом экологии в 2013 году, основными организованными источниками загрязнения атмосферы являются трубы печей и факелы.

В 2012 году выбросы загрязняющих веществ в атмосферу на территории округа составили 2429,49 тыс. т, в том числе:

– твердых загрязняющих веществ – 119,091 тыс. т (на долю которых приходится 4,9%);

– газообразных и жидких загрязняющих веществ – 2 310,401 тыс. т (составляющих 95,1% от всего объема).

Среди газообразных основную массу составляет оксид углерода – около 44-52% от общего объема выбросов в атмосферу, летучие органические соединения составляют около 21-30%, углеводороды – около 14-24%, оксиды азота – около 3-6%, диоксид серы – около 0,1-0,3%.

На долю уловленных и обезвреженных загрязняющих веществ стабильно приходится 0,3-0,4% от общего количества отходящих от всех стационарных источников выбросов.

За период 2008-2012 гг. наблюдается тенденция увеличения объемов выбросов от стационарных источников.

По видам экономической деятельности наибольший вклад в общий объем выбросов загрязняющих веществ вносит раздел «добыча полезных ископаемых», на долю которого за период 2008-2012 гг. приходится 70-82% выбросов, далее следует раздел «транспорт и связь» – 10-24%. При этом на фоне тенденции снижения объема выбросов от добывающей промышленности растет доля вклада от транспорта и связи.

Разделы «обрабатывающие производства» (главным образом по подразделу «производство кокса и нефтепродуктов»), а также «производство и распределение электроэнергии, газа и воды» вносят соответственно 0,7-3% и 2-4% загрязняющих веществ, отходящих от стационарных источников.

Таблица 7 - Показатели загрязнения атмосферного воздуха

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Примеси\*, мг/м3** | | | | **Загрязнение атмосферного воздуха согласно РД 52.04.667-2005** |
| q за год | q за год в ПДК | q м.р. | q м.р. в ПДК |
| *формальдегид* | | | | Очень высокое |
| 0,030 | 10,0 | 0,443 | 12,7 |
| *фенол* | | | |
| 0,003 | 1,1 | 0,020 | 2,0 |

В январе 2012 года был зарегистрирован случай высокого загрязнения воздуха г. Белоярском формальдегидом, превышение максимально-разовой ПДК составило 12,7 раз.

Средние за год концентрации формальдегида превышали ПДК в 10,0 раз.

Если прослеживать тенденцию изменения средних концентраций формальдегида и фенола за период 2008-2012 гг., то можно отметить, что они возросли.

Превышение максимально-разовой ПДК фенола зафиксировано в 2,0 раза.

Среднегодовые концентрации фенола превысили ПДК в 1,1 раза.

Учитывая результаты наблюдений в 2012 году, загрязнение атмосферного воздуха определяется как очень высокое.

По сравнению с предыдущим годом качество атмосферы ухудшилось.

##### **Водные объекты**

Основными источниками и причинами загрязнения водных объектов на территории поселения являются источники загрязнения атмосферного воздуха, описанные в п 2.3.1. настоящих материалов по обоснованию генерального плана (далее также – пояснительная записка) Они оказывают негативное влияние на качество гидросферы, осуществляя несанкционированные и неконтролируемые сбросы сточных вод в водные объекты.

Загрязнение поверхностных вод происходит в основном за счет сброса хозяйственно-бытовых стоков и смыва поверхностных стоков с территорий поселения и производственных площадок.

Остается актуальной проблема отклонений качества воды систем хозяйственно-питьевого водоснабжения населенного пункта по санитарно-химическим показателям (превышение параметров железа, цветности, мутности), вследствие чего невозможно признать обеспечение населения доброкачественной питьевой водой.

По данным Доклада об экологической ситуации в Ханты-Мансийском автономном округе-Югре, представленным Департаментом экологии в 2013 году качество воды реки Обь на данном участке оставалось неизменным в пределах одного класса, вода характеризовалась как «загрязненная» и «очень загрязненная». По-прежнему характерными загрязняющими веществами на этом участке реки Обь являлись трудноокисляемые органические вещества (по ХПК), легкоокисляемые органические вещества (по БПК5), соединения железа, меди, марганца. Повторяемость превышений ПДК по этим веществам составила: ХПК – 57-92%, БПК5 – 57-67%, соединений железа, меди, марганца – 100%. Наблюдалась неустойчивая загрязненность азотом аммонийным. Наблюдались единичные случаи превышения ПДК азота нитритного и нефтепродуктов.

Также в 2012 году проводился мониторинг поверхностных вод и донных отложений. Состояние поверхностных вод оценивалось путем сопоставления полученных данных о содержании загрязняющих веществ с предельно допустимыми концентрациями для водных объектов рыбохозяйственного значения. Основные показатели содержания загрязняющих веществ в поверхностных водах в 2011-2012 гг. оставались неудовлетворительными. Качество поверхностных вод не соответствует нормативным требованиям, что определяется как природными особенностями территории, так и антропогенным воздействием. Для водных объектов характерно постоянное высокое содержание меди, марганца и железа (65,2-97,3% определений показало превышение ПДКвр). Повышенные концентрации этих металлов связаны со значительной заболоченностью региона. Значительные превышения ПДК в 2012 г. зафиксированы по фосфатам (19,5% определений), фенолам (27,6% определений), цинку (30,4% определений), ионам аммония (60,4% определений). Содержание АПАВ, свинца, никеля и хрома в целом не превышало нормативных величин.

#### 1.10 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры сельского поселения Полноват

В генеральном плане поселения Полноват определены основные планируемые зоны развития, планируемые микрорайоны развития, пункты остановочных площадок, остановок, возможные места парковок населения и расположения гаражей, возможные направления развития улично-дорожной сети, перечень к реконструкции, сохранению и проектированию улиц, перечень к реконструкции, сохранению и проектированию проездов.

Дополнительно в соответствии с СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89 разработчиком программы были рассчитаны планируемые места расположения велосипедных дорожек, парковок транспортных средств, схема организации дорожного движения, планируемые места расположения Транспортно-пересадочных узлов, планируемые места расположения остановок общественного транспорта.

Данные объекты отображены на картографических материалах.

#### 1.11 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения

При анализе оценке нормативно-правовой базы необходимо исходить из того, что приняты и реализуются ряд основополагающих документов для развития транспортной отрасли:

1) Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года.

В редакции распоряжения Правительства РФ от 22.11.2008 N 1734-р (ред. от 11.06.2014) «О Транспортной стратегии Российской Федерации»;

2) Государственная программа Ханты-Мансийского автономного округа - Югры "Развитие транспортной системы ханты-мансийского автономного округа - Югры на 2014 - 2020 годы" в редакции Постановления Правительства Югры от 22.11.2015 [N 427-п](consultantplus://offline/ref=C9EB99A306EF5A3E3E35376B95DDF32879751FB02AEE081051E41004F9B4111DCA0F5C39236F9E9A2B0B9E68QDIDD);

3) Постановление Администрации Белоярского района от 09 декабря 2013 года № 1803 «Об утверждении муниципальной программы Белоярского района «Развитие транспортной системы Белоярского района на 2014-2020 годы»;

4) [Стратегия социально-экономического развития Белоярского района до 2020 года и на период до 2030 года](http://www.admbel.ru/about/soeco/index.php?ELEMENT_ID=59928).

В соответствии с Постановлением коллегии Министерства Транспорта Российской Федерации от 11 декабря 2015 года №4 в 2016 году требуется разработать стратегию развития «Транспортная стратегия Югра 2030», которая будет являться составной частью и практической реализацией стратегии Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года.

5) Генеральный план поселения Полноват до 2030 года.

При реализации положений мероприятий, предлагаемых в данной программе возможно внесение изменений в части планировочных решений в новых микрорайонах.

2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории сельского поселения Полноват

#### 2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения

С точки зрения градостроительных перспектив развития на картографических материалах более подробно указаны планируемые кварталы и участки для развития улично-дорожной сети.

Также в соответствии с нормативами градостроительного проектирования рассчитаны в соответствии с СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89 разработчиком программы были рассчитаны планируемые места организации остановок транспортных средств на расстоянии пешеходных подходов не более 250 метров, в коммунальных и складских зонах не более 400 м, в зонах массового отдыха и спорта не более 800 м от главного входа.

#### 2.2.Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта

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

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

Прогноз сценарных условий развития транспортного комплекса Белоярского района в разработан на основании сценарных условий, основных параметров прогноза социально–экономического развития Российской Федерации.

При разработке сценариев развития транспортного комплекса Белоярского района помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов – вариант 1 (базовый) и вариант 2 (умеренно-оптимистичный) и варианта 3 (экономически обоснованный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития района.

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

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

Также данным вариантом учитывается агрессивная внешняя среда сложившая, благодаря введенным санкциям и санкционной политике Европейского союза.

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

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

**Вариант 3** **(экономически обоснованный).** На территории Белоярского района предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Сценарий предполагает строительство мостового перехода через реку Обь в Октябрьском районе, предполагает комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети, предполагает рост транспортной инфраструктуры опережающими темпами, развитие кварталов перспективной застройки, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

Таблица 8 - Прогнозные показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок до 2030 года

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показатель** | **Ед.изм** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2025** | **2030** |
|
| Количество муниципальных маршрутов | ед. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| но нерегулируемым тарифам | ед. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Протяженность муниципальных маршрутов | км | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 |
| по нерегулируемым тарифам | км | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 |
| Охват населенных пунктов регулярным автобусным сообщением | % | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 |
| Количество выполненных рейсов | ед | 1 460 | 1 460 | 1 460 | 1 460 | 1 460 | 1 460 | 1 460 |
| Потенциальное Количество перевезенных пассажиров, транспортный спрос | чел. | 26 280 | 26 280 | 26 280 | 26 280 | 26 280 | 26 280 | 26 280 |
| Пассажирооборот, расчетный по транспортному спросу | тыс.пкм | 1 708 | 1 708 | 1 708 | 1 708 | 1 708 | 1 708 | 1 708 |
| Количество перевезенных пассажиров, по исследованию по итогам загрузки транспортных средств | чел. | 9 697 | 9 697 | 9 697 | 9 697 | 9 697 | 9 697 | 9 697 |
| Пассажирооборот, по исследованию | тыс.пкм | 630 | 630 | 630 | 630 | 630 | 630 | 630 |

Таблица 9 - Показатели деятельности внутреннего водного транспорта до 2030 года

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показатель** | **Ед.** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2025** | **2030** |
|
| Количество маршрутов | ед. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Протяженность | км | 312 | 312 | 312 | 312 | 312 | 312 | 312 |
| Количество выполненных рейсов | ед. | 90 | 95 | 100 | 110 | 115 | 120 | 125 |
| Количество перевезенных пассажиров | чел. | 1300 | 1320 | 1340 | 1360 | 1380 | 1400 | 1420 |
| Пассажирооборот | пкм | 202 800 | 205 920 | 209 040 | 212 160 | 215 280 | 218 400 | 221 520 |

Таблица 10 - Показатели деятельности авиационного транспорта до 2030 года

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показатель** | **Ед.** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2025** | **2030** |
|
| Количество перевезенных пассажиров, в том числе: | чел. | 2605 | 2630 | 2605 | 2631 | 2605 | 2632 | 2605 |

#### 2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

При построении прогноза по видам транспорта использовались данные генерального поселения Полноват, расчеты разработчиков программы.

Таблица 11 – Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры до 2030 года

| **Наименование показателя** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2025** | **2030** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Автомобильный транспорт** | | | | | | | |
| *Объем пассажирских перевозок автомобильным, воздушным, водным транспортом в межмуниципальном и пригородном сообщении , чел.* |  |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | 13 647 | 13 647 | 13 642 | 13 688 | 13 682 | 13 729 | 13 722 |
| Вариант 2 | 13 647 | 13 647 | 13 642 | 13 688 | 13 682 | 13 729 | 13 722 |
| Вариант 3 | 13 647 | 13 647 | 13 642 | 13 688 | 13 682 | 13 729 | 13 722 |
| *Число остановочных площадок* |  |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Вариант 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Вариант 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 4 | 4 |
| *Пешеходный транспорт* |  |  |  |  |  |  |  |
| Число новых пешеходных дорожек, тротуаров соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения |  |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 4 | 4 |
| *Велосипедное движение, число велодорожек* |  |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| *Парковочное пространство, мест* |  |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 400 | 400 |
| *Число остановочных павильонов* |  |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Вариант 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Вариант 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| **Авиационный транспорт** | | | | | | | |
| *число вертолетных площадок* |  |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Вариант 2 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Вариант 3 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| *Взлетно-посадочная полоса* |  |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 |  |  | реконструкция |  |  |  |  |
| Вариант 2 |  |  | реконструкция |  |  |  |  |
| Вариант 3 |  |  | реконструкция |  |  |  |  |
| **Водный вид транспорта** | | | | | | | |
| *Число причалов* |  |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Вариант 2 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Вариант 3 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| *Число стоянок маломерного флота* |  |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Вариант 2 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Вариант 3 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |

#### 2.4.Прогноз развития дорожной сети

Отдельные участки автомобильных дорог местного значения, особенно в черте населенных пунктов, характеризуются высокой интенсивностью движения, что не позволяет обеспечить выполнение требований к пропускной способности, комфорту и безопасности участников дорожного движения. Для решения данной проблемы требуется строительство новых дорог. Внутрирайонные тенденции в развитии и совершенствовании сети муниципальных автомобильных дорог заключаются в необходимости решения вопросов по повышению степени транспортной связанности населенных пунктов Белоярского района, обеспечения возрастающей потребности населения района в мобильности, транспортной доступности автомобильных маршрутов.

Таблица 12 - Прогноз развития улично-дорожной сети сельского поселения Полноват

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование варианта** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2025** | **2030** |
| Вариант 1 | 15,68 | 15,68 | 15,68 | 15,68 | 15,68 | 15,68 | 15,68 | 15,68 |
| Вариант 2 | 15,68 | 15,68 | 15,68 | 15,68 | 15,68 | 15,68 | 15,68 | 15,68 |
| Вариант 3 | 15,68 | 15,68 | 15,68 | 15,68 | 15,68 | 15,68 | 79,73 | 89,73 |

#### 2.5.Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

Таблица 13 - Прогноз уровня автомобилизации

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2025** | **2030** |
| Вариант 1 | 300 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 |
| Вариант 2 | 300 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 |
| Вариант 3 | 300 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 400 | 420 |

**2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения**

Таблица 14 - Прогноз уровня безопасности дорожного движения

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2025** | **2030** |
| Число зарегистрированных ДТП | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |

В результате проводимых мероприятий, предложенных в рамках данной программы, планируется сокращение доли лиц, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, на 50 % по сравнению с 2015 годом.

#### **3. Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и выбор предлагаемого к реализации варианта.**

По итогам анализа и моделирования приведенного в разделе 2 следует, что наиболее оптимальным вариантом, гарантирующим наиболее полное использование возможностей транспортной инфраструктуры и гарантирующим максимальное удовлетворение потребностей населения является Вариант 3.

Без развития транспортной инфраструктуры в районах точечной застройки, новых микрорайонов, будет нарастать дисбаланс транспортного спроса и транспортного предложения.

Детальный анализ показывает, что также будет осуществлено недостаточное развитие улично-дорожной сети, будут пропущены межремонтные сроки текущего и капитального ремонта дорожного покрытия.

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

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта** | | | | | |
| **4.1.1.Авиатранспорт** | | | | | |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **фед.бюдж** | **бюдж.субъекта** | **бюдж.МО** | **внебюдж** |
| Развитие вертолетных посадочных площадок | 2025-2030 |  |  |  |  |
| Полноват | 2018-2020 |  | 50 | 50 |  |
| Ванзеват | 2018-2020 |  | 50 | 50 |  |
| Пашторы | 2018-2020 |  | 50 | 50 |  |
| Тугияны | 2018-2020 |  | 50 | 50 |  |
| **4.1.2 Речной транспорт** | | | | | |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **фед.бюдж** | **бюдж.субъекта** | **бюдж.МО** | **внебюдж** |
| Реконструкция объектов береговой инфраструктуры создание 4 причалов | 2020-2025 |  | 100 |  |  |
| Строительство 4 стоянок маломерного флота | 2020-2025 |  | 100 |  |  |
| **4.2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов** | | | | | |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **фед.бюдж** | **бюдж.субъекта** | **бюдж.МО** | **внебюдж** |
| Реконструкция остановочных павильонов | 2020-2025 |  |  | 100 |  |

**4.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **фед.бюдж** | **бюдж.субъекта** | **бюдж.МО** | **внебюдж** |
| Организация парковочного пространства,400 мест | 2025-2030 |  |  | 100 |  |
| Нанесение разметки | 2025-2030 |  |  | 100 |  |
| Изготовление информационных материалов | 2025-2030 |  |  | 100 |  |
| **4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения** | | | | | |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **фед.бюдж** | **бюдж.субъекта** | **бюдж.МО** | **внебюдж** |
| Создание велодорожек | 2020-2025 |  |  | 100 |  |
| Содержание велодорожек | 2020-2025 |  |  | 100 |  |
| Установка дорожных и информационных знаков | 2020-2025 |  |  | 100 |  |
| Установка ограждений | 2020-2025 |  |  | 100 |  |
| Нанесение разметки | 2020-2025 |  |  | 100 |  |
| **4.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб** | | | | | |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **фед.бюдж** | **бюдж.субъекта** | **бюдж.МО** | **внебюдж** |
| Строительство станций техобслуживания-1 шт | 2025-2030 |  |  |  | 100 |
| Строительство АЗС-2 шт | 2025-2030 |  |  |  | 100 |

**4.6.Мероприятия по развитию сети дорог поселений**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Тип улицы** | **Протяженность километров** | **Местоположение дороги** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **фед.бюдж** | **бюдж.субъекта** | **бюдж.МО** | **внебюдж** |
| подъезд к базе отдыха | сохраняемый | 5,32 | н.п.Полноват | 2018-2020 |  |  | 100 |  |
| улица Северная | сохраняемый | 2,12 | н.п.Полноват | 2016-2018 |  |  | 100 |  |
| улица Пермякова | сохраняемый | 0,92 | н.п.Полноват | 2018-2020 |  |  | 100 |  |
| улица Кооперативная | сохраняемый | 0,72 | н.п.Полноват | 2025-2030 |  |  | 100 |  |
| улица Собянина | сохраняемый | 1,82 | н.п.Полноват | 2025-2030 |  |  | 100 |  |
| улица Петрова | сохраняемый | 1,3 | н.п.Полноват | 2025-2030 |  |  | 100 |  |
| улица Советская | сохраняемый | 1,7 | н.п.Полноват | 2025-2030 |  |  | 100 |  |
| улица Лесная | проектируемый | 1,2 | н.п.Полноват | 2025-2030 |  |  | 100 |  |
| переулок Собянина | проектируемый | 0,96 | н.п.Полноват | 2025-2030 |  |  | 100 |  |
| УДС Полноват | проектируемый | 2,382 | н.п.Полноват | 2025-2030 |  |  | 100 |  |
| УДС Тугияны | проектируемый | 4,636 | н.п.Тугияны | 2025-2030 |  |  | 100 |  |
| УДС Пашторы | проектируемый | 2,897 | н.п.Пашторы | 2025-2030 |  |  | 100 |  |
| УДС Ванзеват | проектируемый | 2,109 | н.п.Ванзеват | 2025-2030 |  |  | 100 |  |
| Cодержание зимника г.Белоярский – с.п.Полноват | сохраняемый | 51,645 | н.п.Полноват | 2025-2030 |  |  | 100 |  |
| мост через озеро Полноватка | проектируемый | 10 | н.п.Полноват | 2025-2030 |  |  | 100 |  |
| Итого |  | 89,729 |  |  |  |  |  |  |

**4.7. Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **фед.бюдж** | **бюдж.субъекта** | **бюдж.МО** | **внебюдж** |
| Разработка КСОДД | 2021 |  |  | 100 |  |
| Установка светофоров Т7 у школы- 4 шт | 2021 |  |  | 100 |  |
| Установка отбойников | 2021 |  |  | 100 |  |
| Изготовление новых знаков | 2021 |  |  | 100 |  |
| Установка систем ограничения скорости движения | 2021 |  | 100 |  |  |
| Установка систем контроля скорости движения, систем видеофиксации | 2021 |  | 100 |  |  |
| Установка систем видеонаблюдения | 2021 |  | 100 |  |  |
| **4.8.Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем** | | | | | |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **фед.бюдж** | **бюдж.субъекта** | **бюдж.МО** | **внебюдж** |
| Установка датчика на остановочном пункте | 2025-2030 |  |  | 100 |  |
| **4.9. Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения** | | | | | |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **фед.бюдж** | **бюдж.субъекта** | **бюдж.МО** | **внебюдж** |
| Применение экологических добавок в дорожном полотне | 2025-2030 |  | 100 |  |  |
| **4.10. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности** | | | | | |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **фед.бюдж** | **бюдж.субъекта** | **бюдж.МО** | **внебюдж** |
| Мониторинг реализации программы | 2017-2030 |  |  | 100 |  |
| в т.ч. Проведение опросов по удовлетворенности транспортным комплексом, оценка населения качеством предоставляемых услуг транспортным комплексом, уровнем развития транспортной инфраструктуры города Белоярский | 2017-2030 |  |  | 100 |  |

#### 5. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Цель программы – обеспечение нормативного соответствия и надежности функционирования транспортных систем, способствующих комфортным и безопасным условиям для проживания людей. | **Задачи программы** | **Мероприятия** | **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | | | | |
|  | | **фед.бюдж** | **бюдж.субъекта** | | **бюдж.МО** | | **внебюдж** |
| Безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность | Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры аиационный транспорт | Развитие вертолетных посадочных площадок | 2025-2030 | |  |  | |  | | 100 |
| Полноват | 2018-2020 | |  | 50 | | 50 | |  |
| Ванзеват | 2018-2020 | |  | 50 | | 50 | |  |
| Пашторы | 2018-2020 | |  | 50 | | 50 | |  |
| Тугияны | 2018-2020 | |  | 50 | | 50 | |  |
| Доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения или нормативами градостроительного проектирования городского округа; | Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов; | Реконструкция остановочных павильонов | 2020-2025 | |  |  | | 100 | |  |
| Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности – в перевозке пассажиров и грузов | Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства | Организация парковочного пространства, 400 мест | 2025-2030 | |  |  | | 100 | |  |
| Нанесение разметки | 2025-2030 | |  |  | | 100 | |  |
| Изготовление информационных материалов | 2025-2030 | |  |  | | 100 | |  |
| Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью | Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения | Создание велодорожек | 2020-2025 | |  |  | | 100 | |  |
| Содержание велодорожек | 2020-2025 | |  |  | | 100 | |  |
| Установка дорожных и информационных знаков | 2020-2025 | |  |  | | 100 | |  |
| Установка ограждений | 2020-2025 | |  |  | | 100 | |  |
| Нанесение разметки | 2020-2025 | |  |  | | 100 | |  |
| Условия для управления транспортным спросом | Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб | Строительство станций техобслуживания-1 шт | 2025-2030 | |  |  | |  | | 100 |
| Строительство АЗС-2 шт | 2025-2030 | |  |  | |  | | 100 |
| Создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности | Мероприятия по развитию сети дорог поселени | подъезд к базе отдыха | 2018-2020 |  | |  | | 100 | |  |
| улица Северная | 2016-2018 |  | |  | | 100 | |  |
| улица Пермякова | 2018-2020 |  | |  | | 100 | |  |
| улица Кооперативная | 2025-2030 |  | |  | | 100 | |  |
| улица Собянина | 2025-2030 |  | |  | | 100 | |  |
| улица Петрова | 2025-2030 |  | |  | | 100 | |  |
| улица Советская | 2025-2030 |  | |  | | 100 | |  |
| улица Лесная | 2025-2030 |  | |  | | 100 | |  |
| переулок Собянина | 2025-2030 |  | |  | | 100 | |  |
| УДС Полноват | 2025-2030 |  | |  | | 100 | |  |
| УДС Тугияны | 2025-2030 |  | |  | | 100 | |  |
| УДС Пашторы | 2025-2030 |  | |  | | 100 | |  |
| УДС Ванзеват | 2025-2030 |  | |  | | 100 | |  |
| Cодержание зимника г.Белоярский – с.п.Полноват | 2025-2030 |  | |  | | 100 | |  |
| мост через озеро Полноватка | 2025-2030 |  | |  | | 100 | |  |
|  | ж) создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам; | ж) комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков; | Разработка КСОДД | 2021 | |  |  | 100 | |  | |
| Установка светофоров Т7 у школы-4 шт | 2021 | |  |  | 100 | |  | |
| Установка отбойников | 2021 | |  |  | 100 | |  | |
| Изготовление новых знаков | 2021 | |  |  | 100 | |  | |
| Установка систем ограничения скорости движения | 2021 | |  | 100 |  | |  | |
| Установка систем контроля скорости движения, систем видеофиксации | 2021 | |  | 100 |  | |  | |
| Установка систем видеонаблюдения | 2021 | |  | 100 |  | |  | |
| з) условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения; | з) мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем; | Установка датчика на остановочном пункте | 2025-2030 | |  |  | 100 | |  | |
| и)эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры. | И) мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения; | Применение экологических добавок в дорожном полотне | 2025-2030 | |  | 100 |  | |  | |
| к) мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности. | Мониторинг реализации программы | 2017-2030 | |  |  | 100 | |  | |
| в т.ч. Проведение опросов по удовлетворенности транспортным комплексом, оценка населения качеством предоставляемых услуг транспортным комплексом, уровнем развития транспортной инфраструктуры поселений Казым | 2017-2030 | |  |  | 100 | |  | |
| л)Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта поселений Казым-сегмент речной транспорт | Реконструкция 4 причалов | 2020-2025 | |  | 100 |  | |  | |
| Строительство 4 стоянок маломерного флота | 2020-2025 | |  | 100 |  | |  | |

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

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Цель программы – обеспечение нормативного соответствия и надежности функционирования транспортных систем, способствующих комфортным и безопасным условиям для проживания людей. | **Задачи программы** | **Мероприятия** | **Наименование индикатора** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2025** | **2030** |
|
| Безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее – субъекты экономической деятельности), на территории | Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры авиационный транспорт | *Число вертолетных площадок* | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| *Число остановочных площадок* | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 |
| Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности – в перевозке пассажиров и грузов на территории городского поселения Белоярский; | Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства; | *Парковочное пространство, мест* | 0 | 0 | 0 | 0 | 400 | 400 | 400 |
| Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в городском поселении Белоярский; | Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения; | *Число новых пешеходных дорожек, тротуаров соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения* | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 56,168 | 56,168 |
| Создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности; | Мероприятия по развитию сети дорог поселений, городских округов. | *Прогноз развития улично-дорожной сети, км* | 15,68 | 15,68 | 15,68 | 15,68 | 15,68 | 79,73 | 89,73 |
| Создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам; | Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков; | *Число зарегистрированных ДТП( в целом по району)* | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения; | Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем; | *Число внедренных ИТС* | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 |
| Эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры. | Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения; | Применение экологических добавок в дорожном полотне | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности. | *Удовлетворенность населения качеством транспортной инфраструктуры* | процент опрошенных | процент опрошенных | процент опрошенных | процент опрошенных | процент опрошенных | процент опрошенных | процент опрошенных |
| Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта – сегмент речной транспорт | Реконструкция 4 причалов | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| Строительство 4 стоянок маломерного флота | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |

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

В современных условиях для эффективного управления развитием территории муниципального образования недостаточно утвердить документ территориального планирования, отвечающий актуальным требованиям законодательства и имеющий обоснование основных решений с точки зрения удовлетворения потребностей населения в услугах объектов различных видов инфраструктуры.

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

В ноябре 2014 года в план мероприятий («дорожную карту») «Совершенствование правового регулирования градостроительной деятельности и улучшение предпринимательского климата в сфере строительства» (утвержденный распоряжением Правительства РФ от 29 июля 2013 г. № 1336-р) было включено мероприятие по установлению обязанности органов местного самоуправления утверждать программы развития транспортной и социальной инфраструктуры (далее также – Программы) в 6-месячный срок с даты утверждения генеральных планов городских поселений и городских округов. Затем, в конце декабря 2014 года в Градостроительный кодекс РФ были внесены изменения, касающиеся программ комплексного развития социальной инфраструктуры.

Сегодня, в соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса РФ, к полномочиям органов местного самоуправления городских округов и поселений в области градостроительной деятельности относятся разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений (соответственно).

В соответствии со статьей 26 Градостроительного кодекса РФ, реализация генерального плана городского округа или поселения осуществляется путем выполнения мероприятий, которые предусмотрены в том числе программами комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальных образований.

Следует отметить, что разработка и утверждение программ комплексного развития социальной инфраструктуры сельских поселений, по общему правилу, относится к полномочиям органов местного самоуправления муниципального района в области градостроительной деятельности (в соответствии с частью 4 статьи 14 Федерального закона от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», пунктом 4 Требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2015 г. № 1050). В то же время, разработка и утверждение таких программ в отношении городских округов и городских поселений, по общему правилами, должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа, поселения – документ, устанавливающий перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения, городского округа, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования планом и программой комплексного социально-экономического развития поселения, городского округа, инвестиционными программами субъектов естественных монополий, договорами о развитии застроенных территорий, договорами о комплексном освоении территорий, иными инвестиционными программами и договорами, предусматривающими обязательства застройщиков по завершению в установленные сроки мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

Положения Градостроительного кодекса РФ и существование отдельных Требований указывает на то, что программа комплексного развития транспортной инфраструктуры по своему статусу не идентична муниципальной программе, предусматривающей мероприятия по созданию объектов местного значения в сфере транспортной инфраструктуры.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры – это важный документ планирования, обеспечивающий систематизацию всех мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры различных видов.

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

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

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

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

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

- запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений 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 ХМАО – Югра по включению мероприятий, связанных с развитием объектов транспортной инфраструктуры Белоярского муниципального района, в состав мобилизационного плана экономики округа.

\_\_\_\_\_\_\_\_