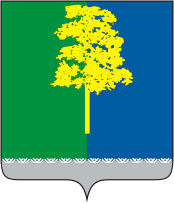
****

**программа комплексного развития транспортной инфраструктуры**

**муниципального образования**

**сельское поселение шугур   
Кондинского района**

Министерство образования и науки Российской Федерации

Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого

Институт энергетики и транспортных систем

Научно-исследовательская лаборатория

«Промышленная теплоэнергетика»

ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

сельское ПОСЕЛЕНИЕ шугур   
КОНДИНСКОГО РАЙОНА

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Заместитель заведующего  научной лабораторией |  | А.К. Юдин |
|  |  |  |
| Специалист |  | М.Ю. Воронова |
| Специалист |  | М.П. Терлеева |

Оглавление

[Введение 5](#_Toc487129860)

[1. Паспорт программы 7](#_Toc487129861)

[2. Общие положения 11](#_Toc487129862)

[2.1. Основные понятия 12](#_Toc487129863)

[2.2. Современное состояние территории сельского поселения Шугур 14](#_Toc487129864)

[3. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры 16](#_Toc487129865)

[3.1. Анализ положения Ханты-Мансийского автономного округа - Югра в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения сельского поселения Шугур в структуре пространственной организации Ханты-Мансийского автономного округа - Югра 16](#_Toc487129866)

[3.2. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта 22](#_Toc487129867)

[3.3. Характеристика сети дорог сельского поселения Шугур, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог 24](#_Toc487129868)

[3.4. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в сельском поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами) 26](#_Toc487129869)

[3.5. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, анализ пассажиропотока 27](#_Toc487129870)

[3.6. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения 27](#_Toc487129871)

[3.7. Характеристика движения грузовых транспортных средств 28](#_Toc487129872)

[3.8. Анализ уровня безопасности дорожного движения 28](#_Toc487129873)

[4. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории сельского поселения 30](#_Toc487129874)

[4.1. Рост численности населения 30](#_Toc487129875)

[4.2. Развитие жилищного фонда 30](#_Toc487129876)

[4.3. Направления экономического развития 31](#_Toc487129877)

[4.4. Развитие транспортной инфраструктуры 33](#_Toc487129878)

[4.5. Снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения 35](#_Toc487129879)

[5. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры   
поселения 38](#_Toc487129880)

[6. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры сельского поселения, и целевые показатели программы 41](#_Toc487129881)

[7. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры сельского поселения 49](#_Toc487129882)

[8. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов), по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры 55](#_Toc487129883)

[9. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории сельского поселения 57](#_Toc487129884)

Введение

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

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

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

Программа направлена на обеспечение надежного и устойчивого обслуживания потребителей услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры.

Основными целями программы являются:

* обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности) на территории муниципального образования;
* обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;
* развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования;
* развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в муниципальном образовании;
* обеспечение условий для управления транспортным спросом;
* создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;
* создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
* условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
* эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

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

1. Паспорт программы

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование Программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Шугур Кондинского района Ханты-Мансийского автономного округа - Югры на период 2017-2028 гг |
| Основание для разработки Программы | - Градостроительный кодекс Российской Федерации;  - Федеральный закон от 06 октября 2003 года №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;  - Постановление правительства Российской Федерации от 25.12.2015 №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;  - Генеральный план муниципального образования сельское поселение Шугур Кондинского района Ханты-Мансийского автономного округа - Югры. |
| Заказчик Программы | Администрация Кондинского района, 628200, Тюменская область, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, Кондинский район, пгт. Междуреченский,  ул. Титова, д.21 |
| Разработчик Программы | Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого» |
| Цели Программы | - развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;  - повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;  - повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;  - создание условий для управления транспортным спросом. |
| Задачи Программы | - увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям;  - повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения;  - обеспечение устойчивого функционирования автомобильных дорог местного значения;  - увеличение количества стоянок для автотранспорта, создание условий для парковок автомобилей в установленных местах, освобождение придомовых территорий, пешеходных зон от автомобилей;  - создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;  - создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения. |
| Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры | - доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям;  - доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения;  - обеспеченность постоянной круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием;  - количество дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий на сети дорог федерального, регионального и межмуниципального значения;  - обеспеченность транспортного обслуживания населения. |
| Сроки и этапы реализации Программы | Мероприятия Программы охватывают период 2017 – 2021 годы и на перспективу до 2028 года. Мероприятия и целевые показатели (индикаторы), предусмотренные программой, рассчитаны на первые 5 лет с разбивкой по годам, а на последующий период (до окончания срока действия программы) - без разбивки по годам. |
| Объемы и источники финансового обеспечения Программы | Общий объем финансирования Программы составляет в 2017-2028 годах – 1 205 596,23 тыс. рублей за счет бюджетных средств разных уровней и привлечения внебюджетных источников.  Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2017- 2028 годов, могут быть уточнены при формировании проекта местного бюджета.  Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год. Все суммы показаны в ценах соответствующего периода. |
| Запланированные мероприятия программы | Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий:  1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, а также других объектов транспортной инфраструктуры. Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.  2. Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.  4. Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному.  5. Мероприятия по организации дорожного движения. Реализация мероприятий позволит повысить уровень качества и безопасности транспортного обслуживания населения.  6. Мероприятия по строительству пешеходных дорожек. Реализация мероприятий позволит повысить качество пешеходного передвижения населения. |

1. [Общие](#_Toc437885565) положения

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

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

Обеспечение надежного и устойчивого обслуживания жителей сельского поселения Шугур (в дальнейшем - поселение) транспортными услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры - одна из главных проблем, решение которой необходимо для повышения качества жизни жителей и обеспечения устойчивого развития поселения.

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

* 1. [Основные понятия](#_Toc437885566)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

* 1. [Современное](#_Toc437885567) состояние территории сельского поселения Шугур

Сельское поселение Шугур в соответствии с Законом Ханты-Мансийского автономного округа – Югры от 25 ноября 2004 года № 63-оз «О статусе и границах муниципальных образований Ханты-Мансийского автономного округа – Югры» является муниципальным образованием Ханты-Мансийского автономного округа – Югры наделенным статусом сельского поселения.

Официальное наименование муниципального образования – сельское поселение Шугур.

Границы сельского поселения Шугур установлены Законом Ханты-Мансийского автономного округа – Югры от 25 ноября 2004 года № 63-оз «О статусе и границах муниципальных образований Ханты-Мансийского автономного округа – Югры». В границах сельского поселения Шугур находятся населенные пункты: село Карым, деревня Шугур.

Территория сельского поселения Шугур входит в состав территории Кондинского района.

Сельское поселение Шугур расположено на берегу реки Юконда, левого притока реки Конда. Имеются бессточные и заболоченные участки. По территории поселения протекают реки Лантья, Тантулья, Колтысья, Карым, также на территории сельского поселения Шугур расположено озера Лянктур и Шурурское.

Лесная речка Юконда несудоходная. При выходе ее из реки Конды образуются лесные косы мелководья от одного до 2,5 км в разное время года. В паводок весь лес с откосов скатывается в маленькую речку, образуя заторы в местах перекатов.

Климат района – резко континентальный. Зима холодная, продолжительная с ветрами. Лето короткое, теплое. Короткие переходные сезоны – осень и зима характеризуются поздними весенними и ранними осенними заморозками. Средняя температура января -22°С, абсолютный минимум -55°С, средняя температура июля +17°С, максимум +36°С. Период с отрицательной температурой воздуха продолжается 7 месяцев, с октября по апрель. Глубина промерзания грунта составляет 2,0 м, средняя продолжительность безморозного периода составляет 159 дней. Направление господствующих ветров северо-восточного румба, среднегодовая скорость ветра - 5 м/сек., сильные - 15 м/сек. и редко выше. Среднегодовое количество осадков колеблется в разные годы от 400 до 500 мм. Средняя высота снежного покрова составляет 45 см.

Наиболее крупный изолированный населенный пункт – деревня Шугур, являющаяся центром сельского поселения Шугур. В 30 км от него ниже по течению реки Юконда находится село Карым, административно подчиненное Шугуру. Д. Шугур и с. Карым являются центрами мансийской культуры Ханты-Мансийского автономного округа - Югра. Здесь сохранен кондинский диалект манси.

Основным промышленным предприятием является Государственное унитарное предприятие «Звероводческий совхоз «Карымский». Здесь максимально развито продовольственное самообеспечение национальных домохозяйств на местных ресурсах.

Экономика сельского поселения Шугур представлена родовой общиной «Карым».

Предприятия специализируются на вылове рыбы и ее переработке, оказании коммунальных услуг, ремонте объектов ЖКХ.

Численность населения в поселении по состоянию на 01.01.2017 составляет 700 чел., из них:

* д. Шугур – 690 чел.;
* с. Карым – 10 чел.

Доля коренных малочисленных народов севера от общей численности населения составляет 69%.

1. [Характеристика](#_Toc437885568) существующего состояния транспортной инфраструктуры
   1. Анализ положения Ханты-Мансийского автономного округа - Югра в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения сельского поселения Шугур в структуре пространственной организации Ханты-Мансийского автономного округа - Югра

Территория Ханты-Мансийского автономного округа-Югры (далее ХМАО-Югры) располагается в срединной части Евразийского материка и России.

Территория округа занимает глубинное материковое положение, на тысячи километров удалена от экономически развитых регионов страны, от западных и восточных границ России и не имеет прямого выхода к океану.

С запада на восток территория региона простирается на 1 400 км от восточных склонов Северного Урала почти до берегов Енисея; с севера на юг - на 900 км от Сибирских Увалов до Кондинской тайги. Крайняя северная точка расположена у истоков р. Хулга в Берёзовском районе, крайняя южная - вблизи поселка городского типа Куминский, крайняя западная - в горах Северного Урала у истоков р. Северная Сосьва, крайняя восточная - у истоков р. Вах.

Ханты-Мансийский автономный округ - Югра граничит одновременно с шестью субъектами Российской Федерации. На севере граничит с Ямало-Ненецким автономный округом, на северо-западе - с Республикой Коми, на юго-западе - со Свердловской областью, на юге - с Тобольским и Уватским районами Тюменской областью, на юго-востоке и востоке - с Томской областью и Красноярским краем. Вся территория Ханты-Мансийского автономного округа-Югры относится к районам Крайнего Севера.

Географическое положение ХМАО-Югры определяет место округа в транспортной системе России. Транспортная система ХМАО-Югры является связующим звеном между северными западносибирскими регионами и регионами Среднего и Южного Урала, южными частями Западной и Восточной Сибири.

Транспортная система автономного округа, обеспечивающая его связь с другими регионами, сформирована автомобильным, воздушным, железнодорожным, водным транспортом.

В транспортных связях округа с другими регионами России важную роль играет процесс формирования основной меридиональной транспортной оси «Север – Юг», который характеризуется наличием железной дороги, речного транспорта по рекам Обь и Иртыш, формирующегося автодорожного маршрута: «Тюмень – Сургут – Новый Уренгой – Надым – Салехард». Определяющим развитие транспортного каркаса так же является формирующийся широтный транспортный коридор «Северо-Запад – Сибирь»: Санкт-Петербург – Котлас – Сыктывкар – Пермь – Ханты-Мансийск – Нефтеюганск – Сургут – Нижневартовск – Томск.

Развитию межрегиональных транспортных связей в автономном округе способствует реализация комплексного инвестиционного проекта «Урал Промышленный - Урал Полярный», в рамках которого планируется создание транспортного коридора меридионального направления, представленного железной дорогой Полуночное - Обская – Салехард по восточному склону Уральских гор и автомобильной дорогой Агириш - Салехард.

Система железнодорожного транспорта ХМАО-Югры сформирована севернее основных железнодорожных направлений, связывающих западную и восточную части России. Связь железнодорожной сети округа с Транссибирской магистралью осуществляется через города Тюмень и Екатеринбург.

Немаловажное значение в транспортной системе округа, обеспечивающей его связь с северными и южными регионами Сибири, играют речные магистрали – реки Обь и Иртыш.

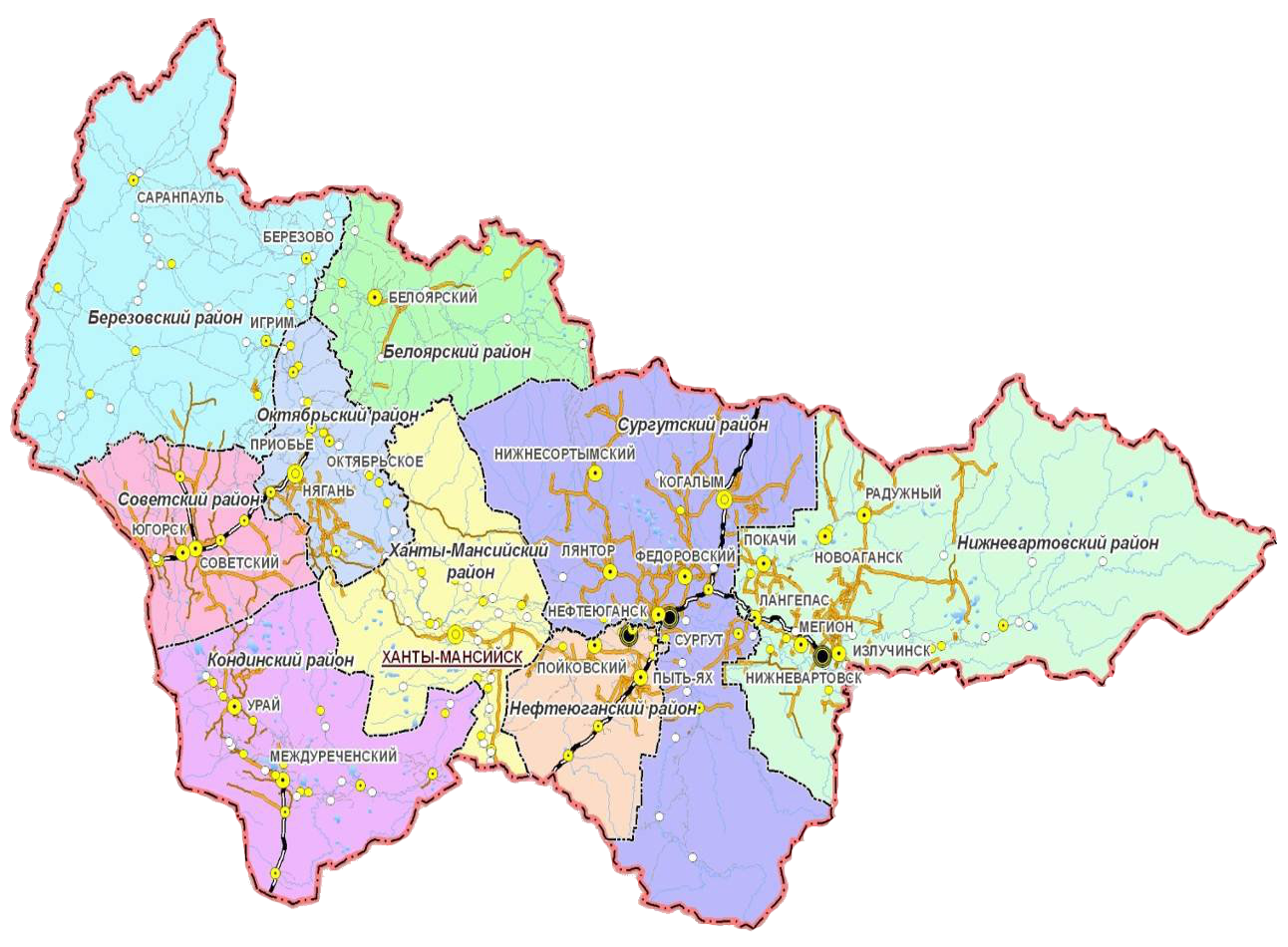
Протяженность судоходных водных путей составляет 5 608 км, из которых 736 км - боковые и малые реки. Главные судоходные водные пути – реки Обь и Иртыш, обеспечивающие связь округа с северными и южными регионами Сибири. Реки связывают населенные пункты округа с крупными сибирскими городами: Тобольском, Салехардом, Томском, Новосибирском и имеют выход на морские магистрали.

Воздушный транспорт играет важную социально-экономическую роль в развитии Ханты-Мансийского автономного округа - Югры. Посредством воздушного транспорта осуществляются не только межрегиональные связи, но и международное транспортное сообщение. На территории Ханты-Мансийского автономного округа – Югры расположено 10 аэропортов, которые осуществляют прием и отправку пассажиров и грузов по магистральным маршрутам. Три аэропорта имеют статус международных: Сургут, Нижневартовск, Ханты-Мансийск.

Важность воздушного транспорта для обеспечения связей внутри автономного округа усиливает тот факт, что значительная часть его территории – это труднодоступные районы, не имеющие наземных путей сообщения.

Транспорт обеспечивает как внутренние, так и межрегиональные связи, стимулирует хозяйственную деятельность, выступает основой социокультурного обмена. Наличие современного эффективного транспортного комплекса особенно актуально для районов Крайнего Севера.

Кондинский район находится на юге округа и относится к группе лесопромышленных муниципальных образований, характеризуется низкой транспортно-инфраструктурной освоенностью, недостаточной изученностью природных ресурсов, проблемной экономикой и самым низким в округе уровнем жизни.



* + - * 1. Положение Кондинского района в структуре Ханты-Мансийского автономного округа – Югры

Преимущество района - сочетание на территории всех возможных в округе видов транспорта. Река Конда связывает его с Советским районом и г. Ханты-Мансийском (12 часов пути), железная дорога – с г. Екатеринбургом (14 часов пути), автомобильная дорога с г. Ханты-Мансийском (6 часов пути), местный аэропорт – с поселениями района и с окружным центром (2 часа пути). До аэропорта в г. Урае, регулярно принимающем рейсы из Москвы, 120 км по автомобильной дороге. Подобное разнообразие транспортных возможностей есть только в Советском районе.

На сегодняшний день по территории Кондинского района проходит ряд автомобильных дорог регионального значения:

* Тюмень - Нижняя Тавда - Междуреченский - Урай - Нягань - Приобье (III категория);
* подъезд к пгт. Мортка (IV категория);
* пгт. Междуреченский - пгт. Мортка (III категория);
* подъезд к п. Ягодный (IV категория);
* подъезд к п. Дальний от автомобильной дороги ст.Устье-Аха - г.Урай (IV категория);
* ст. Устье-Аха - г. Урай (III категория);
* г. Урай - п. Половинка (IV категория);
* г. Урай - г. Советский (III категория);
* г. Урай - с. Шаим (V категория);
* подъезд к д. Ушья от автомобильной дороги г. Урай - с. Шаим (IV категория).

Кроме автомобильных дорог с твердым покрытием на территории Кондинского района действует сеть зимних автомобильных дорог, утвержденная постановлением Правительства Ханты-Мансийского автономного округа - Югры от 18 мая 2007 года № 123-п «О зимних автомобильных дорогах и ледовых переправах в Ханты-Мансийском автономном округе - Югре»:

1. «пгт. Междуреченский - с. Карым - д. Шугур, в т.ч. подъезд к с. Карым» (протяженностью 111,963 км), в том числе ледовые переправы через:

* р. Конда (п. Луговой) – 0,180 км;
* р. Ю-Конда – 0,026 км.

2. «пгт. Междуреченский - пгт. Кондинский» (протяженностью 112,240), в том числе ледовые переправы через:

* р. Конда (с. Ямки) – 0,130 км;
* р. Конда (д. Юмас) – 0,130 км;
* р. Конда (85 км) – 0,130 км.

3. «пгт. Кондинский - с. Болчары» (протяженностью 133,143 км), в том числе ледовая переправа через:

* р. Конда (с. Болчары) – 0,200 км.

4. «пгт. Кондинское - д. Никулкина» (протяженностью 23,960 км).

5. «с. Болчары - с. Алтай - д. Кама» (протяженностью 94,566 км), в том числе ледовые переправы через:

* р. Конда (п. Алтай) – 0,290 км;
* р. Конда (д. Кама) – 0,237 км.

6. «с. Болчары - с. Демьянское» (протяженностью 49,460 км), в том числе ледовая переправа через:

* р. Иртыш (с. Демьянское) – 0,470 км.

7. «пгт. Мортка - п. Нижняя Тавда» (протяженностью 82,349 км).

Транспортная сеть района в последние годы получила существенное развитие. В 2006 году построены автодороги «Междуреченский – Урай» и «Мортка-Междуреченский», связавшие эти два крупных населенных пункта между собой, а также с г. Ханты-Мансийском и соседними районами. Большое экономическое значение для Кондинского района имеет строительство автодороги «Мортка – Нижняя Тавда», открывающая муниципалитету и соседним районам (Советскому) выход на Тюмень. Строительство автодороги Надым – Белоярский – Нягань – Советский – Урай – Междуреченский – Мортка - Тюмень многократно усилит транзитное положение Кондинского района и создаст предпосылки формирования здесь транспортно-логистического центра (в Междуреченском).

Развитие сети автодорог круглогодичного сообщения решит проблему социального обслуживания, обеспечит предприятиям островных поселений доступ к рынкам сбыта, откроет возможности туристического развития территории, создаст предпосылки развития лесозаготовительных предприятий. Еще одним возможным перспективным положительным эффектом станет появление условий для создания транспортно-логистического центра в районе Междуреченского и диверсификация специализации района.

По мере развития транспортной сети, которая связывает район с соседними территориями Югры и Уральского федерального округа, интенсивность его внешних и внутриокружных экономических, социальных, политических контактов будет постоянно возрастать.

Площадь сельского поселения Шугур составляет 7 793,45 га. Площадь населенного пункта д. Шугур - 168,5 га.

Связь с районным центром пгт. Междуреченский осуществляется воздушным и автомобильным (по зимнику) путем.

С западной и южной сторон территорию деревни Шугур омывает река Юконда с её старицами, с северной стороны к деревне примыкает обширная заболоченная пойма реки Лянтья; с запада - хвойные массивы. В северо-восточной части к деревне примыкает взлетно-посадочная площадка для вертолёта типа МИ-8.

Расстояние до районного центра пгт. Междуреченский составляет:

* воздушным транспортом - 80 км;
* водным путем (через пгт. Кондинское) - 393 км;
* в зимний период возможна связь по автозимнику - 110 км.

Муниципальное образование сельское поселение Шугур является национальным, так как в нем проживает 69 % малочисленных народностей Севера.

Национальные село Карым и деревня Шугур не имеют постоянного доступа к наземной транспортной сети и формируют подгруппу поселений с характерным для нее отсутствием предприятий рыночного сектора, как в услугах, так и в промышленности. Здесь максимально развито продовольственное самообеспечение национальных домохозяйств на местных ресурсах.

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

На территории сельского поселения Шугур транспортное обслуживание осуществляется автомобильным (по автозимнику) и воздушным транспортом.

Основные показатели работы транспорта на территории Кондинского района

| № п/п | Наименование | Ед.  измерения | Существ.  отчет | План на +5 лет | План на +10 лет |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1 | Численность населения | тыс.чел | 31,28 | 31,47 | 31,47 |
| 2 | Транспортная подвижность | поездок в  год на 1  жителя | 13,8 | 13,9 | 13,9 |
| 3 | Количество перевозимых пасс. в год | тыс.пасс.  % | 430,7 | 436,7 | 436,7 |
| 3.1 | в т.ч. на автобусном транспорте | тыс.пасс.  % | 383,0 | 389,0 | 389,0 |
| 3.2 | из них муниципальный автобус (отчет) | тыс.пасс.  % | 293,2 | 299,2 | 299,2 |
| 4 | Прочие виды транспорта | тыс.пасс.  % | 47,7 | 47,7 | 47,7 |
| 5 | Средняя длина поездки на  автобусном транспорте | км | 54,4 | 57,3 | 57,3 |
| 6 | Количество подвижного состава в  движении | ед. | 23 | 24 | 24 |
| 7 | Коэффициент выпуска на линию | - | 0,34 | 0,34 | 0,34 |
| 8 | Инвентарный парк | ед. | 24 | 25 | 25 |

*Автомобильный транспорт.*

В настоящее время связь с сельским поселением осуществляется по автомобильным дорогам (автозимнику):

* «пгт. Междуреченский - с. Карым - д. Шугур, в т.ч. подъезд к с. Карым» (протяженностью 111,963 км.

Связь с районным центром пгт. Междуреченский осуществляется перевозками пассажиров междугородным транспортом общего пользования:

* Междуреченский – Шугур (сезонный), объем пассажиропотока – 19 чел./год.

*Воздушный транспорт.*

В северо-восточной части к д. Шугур примыкает взлетно-посадочная грунтовая полоса. На данный момент используется одна взлетно-посадочная площадка для вертолета типа МИ-8.

В летний период услуги авиатранспорта предоставляет ЗАО «Кондаавиа» (воздушное сообщение с апреля по декабрь – 108-110 рейсов).

Программой предусмотрен перенос вертолетной площадки на новое место в юго-восточной части деревни Шугур.

*Водный транспорт.*

Развитие речного транспорта на территории сельского поселения Шугур не планируется.

* 1. [Характеристика](#_Toc437885571) сети дорог сельского поселения Шугур, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог

Улично-дорожная сеть населенных пунктов сельского поселения представлена улицами (дорогами) с грунтовым покрытием, которые образуют опорный каркас. Сеть улиц д. Шугур – прямоугольная. Благоустройство улиц выполнено на элементарном уровне, не соответствующем современным требованиям. Дорожное покрытие улиц деревни имеет естественное глиняное и местами щебенчатое основание, которое изредка профилируется. Вдоль улиц в местах движения пешеходов проложены деревянные тротуары. Ширина улиц в красных линиях - от 20 до 25 метров. Въезд в деревню осуществляется по улице Центральной

В таблице 3.3-1 представлен перечень автомобильных дорог местного значения общего пользования в границах сельского поселения Шугур, находящихся в собственности сельского поселения по состоянию на 01.01.2017 года.

Перечень автомобильных дорог местного значения общего пользования в границах сельского поселения Шугур.

| № п/п | Наименование автомобильной дороги | Протяженность, км | Тип покрытия проезжей части | Категория |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Д. Шугур | | | | |
| 1. | Ул. Центральная | 0,930 | грунт | IV |
| 2. | Пер. Солнечный | 0,245 | грунт | IV |
| 3. | Ул. Школьная | 0,940 | грунт | IV |
| 4. | ул. Сибирская | 0,440 | грунт | IV |
| 5. | Ул. Набережная | 0,375 | грунт | IV |
| 6. | Ул. Таежная | 0,610 | грунт | IV |
| 7. | Ул. Лесная | 0,453 | грунт | IV |
| 8. | Ул. Северная | 0,260 | грунт | IV |
| 9. | Ул. Боровая | 0,273 | грунт | IV |
| 10. | Ул. Сосновая | 0,284 | грунт | IV |
| 11. | Пер. Набережный | 0,190 | грунт | IV |
| 12. | Автодорога д. Шугур - ДЭОЦ | 4,370 | грунт | IV |
| 13. | Автодорога д. Шугур – с. Карым | 24,505 | грунт | IV |
|  | Итого по д. Шугур | 33,875 |  |  |
| С. Карым | | | | |
| 14. | Ул. Центральная | 0,181 | грунт | V |
| 15. | Ул. Кедровая | 0,120 | грунт | V |
| 16. | Пер. Котцовой | 0,400 | грунт | V |
|  | Итого по с. Карым | 0,701 |  |  |
|  | **Итого по сельскому поселению:** | **34,576** |  |  |

Как видно из таблицы, улично-дорожная сеть представлена в грунтовом исполнении. Улично-дорожная сеть требует реконструкции с устройством капитального типа покрытия проезжей части и тротуаров.

Основными задачами по совершенствованию транспортной системы являются:

* улучшение связей сложившихся функциональных зон между собой;
* повышение уровня благоустройства улично-дорожной сети.

Покрытия проезжих частей и тротуаров предполагается выполнить на уровне, отвечающем современным требованиям.

* 1. [Анализ](#_Toc437885572) состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в сельском поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами)

Автомобильный парк сельского поселения преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам. Хранение легковых автомобилей осуществляется на приусадебных участках.

Количество автотранспорта и уровень автомобилизации на территории Кондинского района

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Транспортные  средства | Ед. измер. | Существующее  Состояние  (2016 г.) | План на +5 лет | План на +10 лет |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1  1.1 | Легковой транспорт  личный | ед. | 11 144 | 11 539 | 11 934 |
| 1.2 | служебный | ед | - | - | - |
| 2 | Грузовые машины | ед | 1 161 | 1 251 | 1 341 |
| 3 | Специальные машины | ед | - | - | - |
| 4 | Автобусы | ед | 95 | 100 | 105 |
|  | Итого по п.п. 1-4 |  | 12 400 | 12 890 | 13 380 |
| 5 | Мотоциклы  (индивидуальные) | ед | 174 | 184 | 194 |
|  | Итого  индивидуального  транспорта по п.п. 1.1;5 | привед.ед. | 11 318 | 11 723 | 11 588 |

Уровень автомобилизации (количество машин на 1000 жителей) на территории Кондинского района в настоящее время составляет 356 единиц. По прогнозам, данный показатель к 2028 году будет составлять 379 автомобилей на 1000 жителей. Исходя из прогнозной численности населения, в сельском поселении Шугур количество автомобилей к 2028 году будет составлять 339 ед.

Гаражных кооперативов для личного автотранспорта нет. Личный автотранспорт в основном хранится в гаражах, расположенных на приусадебных участках жителей.

На территории сельского поселения АЗС и предприятия по обслуживанию автотранспорта отсутствуют.

* 1. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, анализ пассажиропотока

На территории населенных пунктов сельского поселения Шугур городской пассажирский транспорт общего пользования отсутствует. Услуги пассажирского транспорта для населения оказывают:

* в летний период и в межсезонье ЗАО «Кондаавиа» (пассажирские авиаперевозки вертолетом с апреля по декабрь - 108-110 рейсов). Этот транспорт является единственным в летний период и в период весенне-осенней распутицы для жителей д. Шугур и с. Карым. Посадочные площадки имеются в населённых пунктах Шугур и Карым.
* в зимний период - ОАО «Урайское АТП» (автобусное сообщение, с декабря по март, апрель по маршруту №115 пгт. Междуреченский - д. Шугур, в среднем выполняется 48-50 рейсов).

Основное передвижение по территории населенных пунктов осуществляется с использованием личного транспорта либо в пешем порядке.

Информация о пригородных маршрутах представлена в подразделе 3.2.

* 1. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Пешеходное движение происходит по проезжим частям улиц, что влечет за собой риск возникновения дорожно-транспортных происшествий.

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

* 1. [Характеристика](#_Toc437885575) движения грузовых транспортных средств

Транспортные организации, осуществляющие грузовые перевозки на территории сельского поселения отсутствуют. Доступ автотранспортом на территорию поселения возможен только зимой в период эксплуатации зимних автомобильных дорог и ледовых переправ, в остальное время года население вынужденно пользоваться услугами воздушного транспорта. Это обстоятельство существенно усложняет транспортную доступность и создает значительные проблемы в решении вопросов жизнеобеспечения населения и развития территории в целом. Завоз грузов в летний период осуществляется по реке Юконда маломерными судами, перевозка пассажиров водным транспортом невозможна, так как река не судоходная.

* 1. Анализ уровня безопасности дорожного движения

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

Крупными авариями на автотранспорте могут быть дорожно-транспортные аварии с участием пассажирских автобусов с числом пострадавших и погибших от 10 человек. За 2016 год на территории Кондинского района было зарегистрировано 229 ДТП, в которых погибло 5 человек, 32 человека получили ранения различной степени тяжести. Очаги аварийности на автомобильных дорогах общего пользования местного значения ликвидированы.

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

В целях сокращения количества дорожно-транспортных происшествий, необходимо оборудовать улично-дорожную сеть современными средствами снижения скоростей, средствами регулировки движения. Одним из важных технических средств организации дорожного движения являются дорожные знаки, информационные указатели, предназначенные для информирования об условиях и режимах движения водителей и пешеходов. Качественное изготовление дорожных знаков, правильная их расстановка в необходимом объеме и информативность оказывают значительное влияние на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и в целом повышают комфортабельность движения. Для эффективного решения проблем с дорожно-транспортной аварийностью и обеспечения снижения ее показателей необходимы продолжение системной реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и их обеспеченность финансовыми ресурсами.

1. [Прогноз](#_Toc437885584) транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории сельского поселения
   1. [Рост](#_Toc437885585) численности населения

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

Формирование численности населения происходит за счёт двух источников прироста (убыли): естественного и миграционного.

Прогноз численности населения к 2028 г. выполнен Генеральным планом сельского поселения Шугур. Таким образом, численность населения сельского поселения Шугур на расчетный срок принята 895 человек.

Резервы роста демографического потенциала на территории поселения заключаются в улучшении репродуктивного здоровья населения, сокращении потерь населения в результате преждевременной смертности, особенно смертности населения в трудоспособном возрасте.

В настоящее время важно обеспечить регулирование миграционных процессов, в первую очередь это касается внешних миграционных потоков. Особое значение имеет создание благоприятных условий для закрепления молодых специалистов, приехавших в поисках работы, а также молодежи, получающей образование в профессиональных учебных заведениях других городов.

* 1. [Развитие](#_Toc437885586) жилищного фонда

Общая площадь жилого фонда сельского поселения по состоянию на 01.01.2017 составляет 14,1 тыс. кв. м.

Жилищный фонд поселения в основном одноэтажный, деревянный, без благоустройства.

Низкая жилищная обеспеченность и высокий процент ветхого и аварийного жилья делают проблему жилищного строительства особенно острой. Это так же является одной из причин оттока населения из деревни, и как следствие потерю квалифицированных кадров.

Обеспечение наиболее комфортных условий проживания населения требует в современных условиях иного подхода к развитию селитебных территорий поселения, учитывая суровые северные условия. В основе проектных решений по формированию жилой среды заложены следующие принципы:

* полная ликвидация ветхого и аварийного жилья, морально устаревшего фонда;
* увеличение темпов жилищного строительства.

Такой подход позволит значительно улучшить жилую среду, оптимизировать затраты на создание полноценной социальной, инженерной и транспортной инфраструктуры.

Основные предложения в решении жилищной проблемы и новая жилищная политика:

* ликвидация ветхого, аварийного фонда;
* наращивание темпов строительства жилья за счет всех источников финансирования, включая индивидуальное строительство;
* повышение качества и комфортности проживания, полное благоустройство домов.
* поквартирное расселение населения.

На расчетный период Генерального плана (2028 г.) жилищная обеспеченность принимается в размере 25 кв. м/чел. Таким образом, общая площадь жилого фонда будет составлять 22 375 кв. м.

* 1. Направления экономического развития

С. Карым и д. Шугур – национальные сельские населенные пункты с развитой сервисной (образовательно-интеллектуальной), агропромысловой (национальной, исторической, культурной) структурой. Сельские населенные пункты будут все больше укреплять свою, уже состоявшуюся в районе, специализацию в прогнозный период. Населенные пункты сельского поселения Шугур являются центрами мансийской культуры Ханты-Мансийского автономного округа. В сельском поселении Шугур присутствует значительная доля в населении коренных малочисленных народов Севера, среди которых выше удельный вес безработных и малооплачиваемых работников.

Возможными направлениями приложения труда в дальнейшем могут стать развитие рыбодобывающих предприятий, агропромышленный комплекс, развитие малого, среднего бизнеса в лесной отрасли, агропромышленный комплекс, сбор и переработка дикоросов.

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

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

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

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

* 1. [Развитие](#_Toc437885588) транспортной инфраструктуры

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

В период реализации программы не прогнозируется значительного изменения численности населения, к 2028 году численность населения в сельском поселении составит 895 человек. С учетом сложившейся экономической ситуации, характер и объемы передвижения населения и перевозки грузов практически не изменяются. Транспортная инфраструктура по видам транспорта не претерпит существенных изменений. Транспортная связь с районными и региональными населенными пунктами будет осуществляться воздушным и автомобильным транспортом, внутри населенных пунктов - личным транспортом и пешеходным сообщением.

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

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

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

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

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

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

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

* 1. [Снижение](#_Toc437885589) негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения

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

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

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

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

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

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

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

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

Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог.

Автомобильные дороги общего пользования местного значения не имеют капитального покрытия, что существенно мешает социально-экономическому развитию поселения и негативно сказывается на безопасности дорожного движения и скорости движения, а также приводит к повышенному износу транспортных средств и дополнительному расходу топлива.

Отставание развития дорожной сети сдерживает социально-экономический рост во всех отраслях экономики и уменьшает мобильность передвижения трудовых ресурсов.

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

1. [Принципиальные](#_Toc437885594) варианты развития транспортной инфраструктуры поселения

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

Целями Программы являются:

* развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;
* повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;
* повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

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

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

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

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

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

Основные ожидаемые конечные результаты реализации программы:

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

Основными приоритетами развития транспортного комплекса муниципального образования должны стать:

На первую очередь:

* расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;
* ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
* резервирование земельных участков для новых автодорог и транспортных развязок;
* строительство улично-дорожной сети на территории районов нового жилищного строительства;
* организация центров придорожного обслуживания.

На расчётный срок:

* дальнейшая интеграция в транспортный комплекс Кондинского района;
* упорядочение улично-дорожной сети в отдельных районах поселения, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;
* строительство тротуаров и пешеходных пространств (скверы, бульвары) для организации системы пешеходного движения в поселении.

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

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

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

1. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры сельского поселения, и целевые показатели программы

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

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

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

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

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

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

Основными задачами мероприятия по информационному обеспечению являются:

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

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

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

При подготовке комплексной транспортной схемы муниципального образования эти поперечные профили и схемы развязок могут быть откорректированы.

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

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

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

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

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

Программой предусматривается создание безбарьерной среды для маломобильных групп населения. К объектам, подлежащим оснащению специальными приспособлениями и оборудованием для свободного передвижения и доступа инвалидов и других маломобильных групп населения, относятся: жилые и административные здания и сооружения; объекты культуры (театры, библиотеки, музеи, места отправления религиозных обрядов и т.д.); объекты образования и науки, здравоохранения и социального обслуживания населения; объекты торговли, общественного питания и бытового обслуживания населения, финансово-банковские; гостиницы, отели, иные места временного проживания; физкультурно-оздоровительные, спортивные здания и сооружения, места отдыха, парки, сады, лесопарки, пляжи и находящиеся на их территории объекты и сооружения оздоровительного и рекреационного назначения, аллеи и пешеходные дорожки; объекты и сооружения транспортного обслуживания населения, связи и информации: железнодорожные вокзалы, автовокзалы, другие объекты автомобильного, железнодорожного, водного и воздушного транспорта, обслуживающие население; станции и остановки всех видов городского и пригородного транспорта; почтово-телеграфные; производственные объекты, объекты малого бизнеса и другие места приложения труда; тротуары, переходы улиц, дорог и магистралей; прилегающие к вышеперечисленным зданиям и сооружениям территории и площади. На открытых автостоянках около объектов социальной инфраструктуры на расстоянии не далее 50 м от входа, а при жилых зданиях - не далее 100 м следует выделять не менее 10% мест (но не менее одного места) для транспорта инвалидов с учетом ширины зоны для стоянки не менее 3,5 м. На автомобильных стоянках при специализированных зданиях и сооружениях для инвалидов следует выделять для личных автомобилей инвалидов не менее 20% мест, а около учреждений, специализирующихся на лечении спинальных больных и восстановлении опорно-двигательных функций - не менее 30% мест. При наличии на стоянке мест для автомашин, салоны которых приспособлены для перевозки инвалидов на креслах-колясках, ширина боковых подходов к местам стоянки таких машин должна быть не менее 2,5 м.

Мероприятия по данному разделу:

* Формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением (расчётный срок - перспектива).
* Обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию безбарьерной среды (весь период).

Мероприятиями Программы в части развития внешнего транспорта будут следующие:

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

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

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

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

В соответствии со Стратегией социально-экономического развития муниципального образования Кондинский район ХМАО-Югры на период до 2030 г., муниципальной программой «Развитие транспортной системы Кондинского района на 2017-2020 годы», государственной программой «Развитие транспортной системы Ханты-Мансийского автономного округа - Югры на 2016-2020 годы» а также исходя из существующего положения и перспективных тенденций развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Шугур, данной Программой предложен перечень следующих мероприятий:

* перенос вертолетной площадки на новое место в юго-восточной части деревни Шугур;
* распространение и опубликование в средствах массовой информации пропагандистской продукции по вопросам безопасности дорожного движения, а также информации о ДТП на дорогах муниципального образования;
* оснащение автодорог д. Шугур техническими средствами фото-видео фиксации нарушений ПДД, работающими в автоматическом режиме, с целью повышения эффективности профилактических мер;
* приобретение и установка на автодорогах муниципального образования дорожных знаков, соответствующих новым нормативным требованиям;
* ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично- дорожной сети;
* строительство тротуаров и пешеходных пространств для организации системы пешеходного движения;
* приобретение посыпальной машины, грейдера, вакуумной подметально-уборочной машины.

Основные расчетные параметры уличной сети в пределах населенного пункта и сельского поселения принимаются в соответствии с СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» и Региональными нормативами градостроительного проектирования Ханты-Мансийского автономного округа - Югры.

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

Целевые индикаторы и показатели Программы представлены в таблице 6-1.

Целевые индикаторы и показатели Программы

| № п/п | Наименование индикатора | Единица измерения | Показатели по годам | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022-2028 |
| 1 | Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 0 |
| 2 | Обеспеченность постоянной круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием | % | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3 | Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям | % | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 |
| 4 | Обеспеченность транспортного обслуживания населения | % | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 80 |

1. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры сельского поселения

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

Для достижения основной цели программы необходимо решить следующие задачи:

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

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

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета Ханты-Мансийского автономного округа – Югры, бюджета Кондинского района и бюджета сельского поселения Шугур, а также внебюджетные источники. Объемы финансирования мероприятий из регионального бюджета определяются после принятия региональных программ и подлежат уточнению после формирования регионального бюджета на соответствующий финансовый год с учетом результатов реализации мероприятий в предыдущем финансовом году.

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

При реализации программы предполагается привлечение финансирования из средств дорожного фонда.

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

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

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

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

Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий. Объем средств на реализацию программы указан в таблице 7-1.

Объем средств для реализации Программы

| Наименование мероприятия | Финансовые потребности, тыс. руб. | | | | | | | Источник финансирования |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| всего | 2017 год | 2018 год | 2019 год | 2020 год | 2021 год | 2022-2028 годы |
| Перенос вертолетной площадки на новое место в юго-восточной части деревни Шугур | ПСД | - | - | - | ПСД | ПСД | - | МБП, РБ, ФБ |
| Реконструкция автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципальной собственности д. Шугур протяженностью 33,875 км | 985 248,27 | - | - | - | - | - | 985 248,27 | МБП, РБ, ФБ, ВИ |
| Реконструкция автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципальной собственности с. Карым протяженностью 0,701 км | 20 388,46 | - | - | - | 10 388,46 | 10 000,00 | - | МБП, РБ, ФБ, ВИ |
| Распространение и опубликование в средствах массовой информации пропагандистской продукции по вопросам безопасности дорожного движения, а также информации о ДТП на дорогах муниципального образования | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | МБП |
| Оснащение автодорог д. Шугур техническими средствами фото-видео фиксации нарушений ПДД, работающими в автоматическом режиме, с целью повышения эффективности профилактических мер | 500,00 | - | 200,00 | 200,00 | 100,0 | - | - | МБП, РБ |
| Приобретение и установка на автодорогах муниципального образования дорожных знаков, соответствующих новым нормативным требованиям | ПСД | ПСД | ПСД | ПСД | ПСД | ПСД | ПСД | МБП, РБ, ФБ |
| Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования и искусственных сооружений на них | 3 600,00 | 300,00 | 300,00 | 300,00 | 300,00 | 300,00 | 2 100,00 | МБП, РБ, ФБ |
| Приобретение посыпальной машины (АРЗАМАС КО-829А1) в лизинг | 2 955,0 | - | 738,75 | 738,75 | 738,75 | 738,75 | - | МБП |
| Приобретение грейдера в лизинг | 7 500,0 | - | 1 875,0 | 1 875,0 | 1 875,0 | 1 875,0 | - | МБП |
| Приобретение вакуумной подметально-уборочной машины в лизинг | 1 500,0 | - | 375,0 | 375,0 | 375,0 | 375,0 | - | МБП |
| Итого по объектам | 1 021 691,73 | 300,00 | 3 488,75 | 3 488,75 | 13 777,21 | 13 288,75 | 987 348,27 | МБП, РБ, ФБ, ВИ |
| НДС 18 % | 183 904,50 | 54,00 | 627,97 | 627,97 | 2 479,90 | 2 391,97 | 177 722,69 | МБП, РБ, ФБ, ВИ |
| Итого (с НДС) | 1 205 596,23 | 354,00 | 4 116,72 | 4 116,72 | 16 257,11 | 15 680,72 | 1 165 070,96 | МБП, РБ, ФБ, ВИ |

Примечания:

\*ФБ – федеральный бюджет, РБ – региональный бюджет, МБП – местный бюджет сельского поселения Шугур, ВИ – внебюджетные источники, ПСД – проектно-сметная документация.

Общая потребность в капитальных вложениях по муниципальному образованию 1 205 596,23 тыс. рублей, значительную долю занимают бюджетные средства.

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

1. [Оценка](#_Toc437885601) эффективности мероприятий (инвестиционных проектов), по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Уровень исполнения финансирования программы в целом определяется по формуле:

Фф

Уэф = ----------,

Фп

где:

Уэф - уровень исполнения финансирования муниципальной программы за

отчетный период, процентов;

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

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

Уровень исполнения финансирования представляется целесообразным охарактеризовать следующим образом:

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

1. [Предложения](#_Toc437885602) по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории сельского поселения

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

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации. Закон Российской Федерации от 29 декабря 2004 г. № 190-ФЗ (с изменениями Федеральным законом от 7 марта 2017 года N 31-ФЗ).

2. Федеральный закон Российской Федерации от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

3. Федеральный закон Российской Федерации от 24 ноября 1995 г. № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации».

4. Федеральный закон Российской Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

5. Федеральный закон от Российской Федерации 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».

6. Постановление Правительства Российской Федерации от 1 декабря 1998 г. 1420 «Об утверждении правил установления и использования придорожных полос федеральных автомобильных дорог общего пользования».

7. Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

8. ГОСТ Р 52289-2004\* Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств. Утвержден Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. № 120-ст.

9. ГОСТ Р 52282-2004 Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования. Методы испытаний. Утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. № 109.

10. ГОСТ Р 52766-2007. Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования (утв. Приказом Ростехрегулирования от 23.10.2007 N 270-ст) (ред. от 09.12.2013).

11. «СП 42.13330.2011. Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\*» (утв. Приказом Минрегиона России от 28.12.2010 № 820).

12. СП 34.13330.2012 «СНиП 2.05.02-85\* Автомобильные дороги» (утв. Приказом Министерства регионального развития РФ от 30 июня 2012 г.

№ 266).

13. СП 113.13330.2012 «СНиП 21-02-99\* Стоянки автомобилей.» (утв. приказом Министерства регионального развития РФ от 29 декабря 2011 г. № 635/9).

14. Государственная программа Ханты-Мансийского автономного округа - Югры «Развитие транспортной системы Ханты-мансийского автономного округа - Югры на 2016-2020 годы» (постановление Правительства ХМАО от 09.10.2013 № 418-п);

15. Муниципальная программа Кондинского района «Развитие транспортной системы Кондинского района на 2017-2020 годы» (постановление администрации Кондинского района от 17.11.2016 № 1763);

16. Постановление администрации Кондинского района от 06.10.2016 № 1544 «О муниципальных и ведомственных программах Кондинского района»;

17. Схема территориального планирования Кондинского муниципального района.

18. Генеральные планы муниципальных образований.

19. Проекты планировки и проекты межевания территории муниципальных образований.

20. Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры.

21. Муниципальная программа района «Развитие транспортной системы Кондинского района».

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

Исходя из проведенного анализа нормативной и градостроительной документации были определены следующие положения:

* Генеральный план муниципального образования сельское поселение Шугур Кондинского района Ханты-Мансийского автономного округа - Югры устарел, необходима актуализация данного документа.

Реализация муниципальных программ в области развития автомобильных дорог (далее – Программ) осуществляется в соответствии с планом реализации Программы, разрабатываемым на очередной финансовый год и содержащим перечень значимых контрольных событий муниципальной программы с указанием их сроков и ожидаемых результатов.

Разработка и реализация муниципальной программы осуществляется органом, структурным подразделением администрации Кондинского района, определенным в качестве ответственного исполнителя (координатора) муниципальной программы (далее - ответственный исполнитель), совместно с заинтересованными структурными подразделениями - соисполнителями муниципальной программы (далее - соисполнители).

Разработка муниципальной программы включает в себя следующие этапы:

* принятие решения о разработке муниципальной программы;
* формирование проекта муниципальной программы;
* экспертиза проекта муниципальной программы;
* утверждение муниципальной программы и внесение в нее изменений.

Изменения в утвержденную муниципальную программу вносятся:

* по результатам ежегодной оценки эффективности ее реализации не позднее, чем за один месяц до дня внесения проекта решения о бюджете в Думу Кондинского района;
* иные изменения в течение года, но не позднее 25 декабря текущего финансового года.

Ответственный исполнитель муниципальной программы в процессе ее реализации:

* организует и координирует информационную и разъяснительную роботу, направленную на освещение целей и задач;
* осуществляет подготовку предложений по объемам и источникам средств реализации, на основании предложений, представленных администрациями городских и сельских поселений района;
* осуществляет контроль выполнения сетевых план-графиков, графиков производства работ и хода реализации муниципальной программы в целом;
* координирует работу по подготовке предложений по корректировке муниципальной программы;
* оказывает консультативную и иную помощь;
* по согласованию с соисполнителями может участвовать в приемке выполненных работ, услуг;
* получает от соисполнителей копии муниципальных контрактов на выполнение работ, АКТ(ы) о выполненных работах по унифицированной форме КС-2, АКТ(ы) о стоимости выполненных работ и затрат по унифицированной форме КС-3;
* осуществляет оценку целевых показателей реализации муниципальной программы в целом.

Соисполнители муниципальной программы:

* осуществляют подготовку предложений по мероприятиям, объемам и источникам реализации мероприятий муниципальной программы;
* обеспечивают эффективное и целевой использование средств, выделяемых на реализацию муниципальной программы в пределах установленных полномочий;
* осуществляют выполнение сетевых план-графиков, графиков производства работ и хода реализации муниципальной программы;
* предоставляют отчеты о ходе реализации муниципальной программы ответственному исполнителю в соответствии с установленными формами;
* предоставляют ответственному исполнителю копии муниципальных контрактов на выполнение работ, АКТ(ы) о выполненных работах по унифицированной форме КС-2, АКТ(ы) о стоимости выполненных работ и затрат по унифицированной форме КС-3;
* разрабатывают предложения о внесении изменений, дополнений в муниципальную программу и направляют их ответственному исполнителю муниципальной программы с приложением документов, обосновывающих целесообразность мероприятий.

Соисполнители представляют ответственному исполнителю предложения по формированию комплексного плана на очередной финансовый год в срок до 15 января.

В процессе реализации муниципальной программы ответственный исполнитель (координатор) вправе, по согласованию с соисполнителями, осуществлять корректировку комплексного плана:

* ежеквартально не позднее 5 числа месяца, следующего за отчетным, по итогам анализа реализации муниципальной программы;
* не позднее 5 рабочих дней после утверждения изменений в муниципальную программу, связанных с корректировкой целевых показателей и объемов финансирования муниципальной программы.

Отчет о ходе исполнения муниципальной программы (далее - отчет) предоставляется ежеквартально в срок до 5-го числа месяца, следующего за отчетным, в электронном виде и на бумажном носителе за подписью руководителя, согласованный с комитетом по финансам.

До 10-го числа месяца, следующего за отчетным, комитет по финансам представляет в комитет экономического развития информацию о финансировании муниципальных программ в разрезе целевых статей расходов бюджета муниципального образования.

Комитет экономического развития готовит сводный ежеквартальный отчет о ходе реализации муниципальных программ Кондинского района до 25-го числа месяца, следующего за отчетным, размещает отчет на официальном сайте органов местного самоуправления Кондинского района.

Годовой отчет о ходе реализации и эффективности мероприятий муниципальной программы (далее - годовой отчет) до 01 февраля года, следующего за отчетным, на бумажном и электронном носителях, за подписью руководителя, согласованный с комитетом по финансам, по форме, разработанной комитетом экономического развития.

Соисполнители предоставляют ответственному исполнителю (координатору) информацию для подготовки годового отчета в срок до 20 января года, следующего за отчетным.

До 10 февраля каждого года, следующего за отчетным, комитет по финансам и налоговой политике представляет в комитет экономического развития информацию о финансировании муниципальных программ за отчетный год.

До 01 апреля каждого года, следующего за отчетным, комитет экономического развития направляет главе Кондинского района и Думу Кондинского района Сводный годовой доклад о выполнении муниципальных программ.

Сводный годовой отчет размещается комитетом экономического развития на официальном сайте органов местного самоуправления муниципального образования Кондинский район в разделе «Программы» не позднее 05 апреля года, следующего за отчетным.

Комитет экономического развития размещает ежеквартально на официальном сайте органов местного самоуправления муниципального образования Кондинский район в разделе «Программы» сводную информацию о ходе реализации муниципальных программ не позднее 25 числа месяца, следующего за отчетным кварталом.

Ежегодно в течение всего срока реализации муниципальной программы, комитетом экономического развития осуществляется оценка ее эффективности.

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

Основаниями для отклонения проекта ведомственной целевой программы являются:

* несоответствие программных мероприятий и полномочий (функций), возложенных на исполнителя программы;
* дублирование целей, задач и мероприятий проекта ведомственной целевой программы целям, задачам и мероприятиям других ведомственных целевых программ, а также муниципальных программ Кондинского района;
* отсутствие источника финансирования проекта ведомственной целевой программы;
* необходимость решения проблемы в рамках муниципальной (государственной) программы;
* несоответствие бюджетному законодательству.

Контроль за ходом реализации ведомственной целевой программы осуществляется исполнителем программы.

Отчет представляется исполнителем программы в комитет экономического развития по форме, им определенной, в следующие сроки:

* до 5-го числа каждого месяца, следующего за отчетным, на бумажном и электронном носителях за подписью руководителя программы;
* ежегодно до 25-го числа месяца, следующего за отчетным годом, на бумажном и электронном носителях за подписью руководителя программы.

Отчет содержит:

* информацию по объему финансирования программных мероприятий;
* оценку результативности реализации программ. Оценка представляет собой сопоставление плановых показателей непосредственных результатов и фактически достигнутых результатов. Оценка результативности осуществляется по годам в течение всего срока реализации ведомственной целевой программы, а при необходимости и после ее реализации.

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

Состав целевых индикаторов и показателей, влияющих на автомобильные дороги увязан с их задачами, основными мероприятиями, что позволяет оценить ожидаемые конечные результаты, эффективность программы на весь период ее реализации.

Показатели характеризующие конечные общественно значимые результаты в области развития автомобильных дорог:

* протяженность вновь построенных автомобильных дорог и мостовых сооружений на них;
* доля вновь построенных автомобильных дорог к общей протяженности автомобильных дорог;
* количество населенных пунктов, получивших в отчетном году автотранспортную связь по дорогам с твердым покрытием;
* протяженность капитально отремонтированных автомобильных дорог и мостовых сооружений на них;
* протяженность отремонтированных автомобильных дорог;
* доля вновь отремонтированных автомобильных дорог общего пользования к общей протяженности автомобильных дорог;
* количество дорожно-транспортных происшествий по причинам неудовлетворительного состояния автомобильных дорог;
* количество построенных объектов с применением композиционных материалов.