

МУНИЦИПАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ

СЕЛЬСКОЕ ПОСЕЛЕНИЕ ШАПША

Ханты-Мансийский автономный округ – ЮГРА

**АДМИНИСТРАЦИЯ СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ ШАПША**

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

от 21.03.2017 № 34

*д. Шапша*

|  |  |
| --- | --- |
| Об утверждении муниципальной программы «Комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Шапша на 2017-2021 годы и до 2025 года» |  |

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |

В соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации, статьей 5 Федерального закона от 29 декабря 2014 года №456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», Постановлением Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»:

1. Утвердить муниципальную программу «Комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Шапша на 2017-2021 годы и до 2025 года» согласно приложению.
2. Настоящее постановление вступает в силу после его официального опубликования (обнародования).

3. Контроль за выполнением постановления оставляю за собой.

Глава сельского поселения Шапша Л.А.Овчерюкова

Приложение

к постановлению администрации

сельского поселения Шапша

от 21.03.2017 № 34

МУНИЦИПАЛЬНАЯ ПРОГРАММА

«КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ ШАПША

на 2017-2021 годы и на период до 2025 года»

**ОГЛАВЛЕНИЕ**

[1. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ 5](#_Toc477508212)

[2. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 7](#_Toc477508213)

[2.1. Анализ положения Ханты-Мансийского автономного округа – Югра в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения сельского поселения Шапша в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации 7](#_Toc477508214)

[2.2. Социально-экономическая характеристика сельского поселения Шапша, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса 9](#_Toc477508215)

[2.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта 11](#_Toc477508216)

[2.3.1. Автомобильный транспорт 11](#_Toc477508217)

[2.3.2. Водный транспорт 13](#_Toc477508218)

[2.3.3. Воздушный транспорт 14](#_Toc477508219)

[2.3.4. Железнодорожный транспорт 14](#_Toc477508220)

[2.4. Характеристика сети дорог сельского поселения Шапша, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог 15](#_Toc477508221)

[2.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в сельском поселении Шапша, обеспеченность парковками (парковочными местами) 18](#_Toc477508222)

[2.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока 18](#_Toc477508223)

[2.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения 18](#_Toc477508224)

[2.8. Характеристику движения грузовых транспортных средств, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств 19](#_Toc477508225)

[2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения 19](#_Toc477508226)

[2.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения 20](#_Toc477508227)

[2.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры сельского поселения Шапша 21](#_Toc477508228)

[2.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Шапша 22](#_Toc477508229)

[2.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры 22](#_Toc477508230)

[3. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ ШАПША 23](#_Toc477508231)

[3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения 23](#_Toc477508232)

[3.2. Прогноз транспортного спроса сельского поселения Шапша, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта 23](#_Toc477508233)

[3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта 25](#_Toc477508234)

[3.4. Прогноз развития дорожной сети 27](#_Toc477508235)

[3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения 27](#_Toc477508236)

[3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения 27](#_Toc477508237)

[3.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения 31](#_Toc477508238)

[4. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ВЫБОР ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА 32](#_Toc477508239)

[5. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 33](#_Toc477508240)

[5.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта 33](#_Toc477508241)

[5.1.1. Автомобильный транспорт 33](#_Toc477508242)

[5.1.2. Водный транспорт 33](#_Toc477508243)

[5.1.3. Воздушный транспорт 33](#_Toc477508244)

[5.1.4. Железнодорожный транспорт 33](#_Toc477508245)

[5.2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов 33](#_Toc477508246)

[5.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства 33](#_Toc477508247)

[5.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения 33](#_Toc477508248)

[5.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб 34](#_Toc477508249)

[5.6. Мероприятия по развитию сети дорог сельского поселения Шапша 35](#_Toc477508250)

[6. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 36](#_Toc477508251)

[6.1. Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков 36](#_Toc477508252)

[6.2. Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем 36](#_Toc477508253)

[6.3. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности 36](#_Toc477508254)

[7. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 37](#_Toc477508255)

[8. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 39](#_Toc477508256)

[9. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ ШАПША 40](#_Toc477508257)

1. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Шапша на 2017-2021 годы и на период до 2025 года |
| Основание для разработки программы | статья 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации от 29 декабря 2004 года № 190-ФЗ;  статья 5 Федерального закона от 29 декабря 2014 года № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»;  Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов» |
| Наименование заказчика и разработчиков программы, их местонахождение | **Заказчик**: Администрация сельского поселения Шапша, Российская Федерация, 628508, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, Ханты-Мансийский район, д. Шапша, ул. Северная, д. 6.  **Разработчик**: ООО «ЭнергоАудит», Российская Федерация, 160011, Вологодская область, город Вологда, улица Герцена, дом 56, офис 202 |
| Цели и задачи программы | **Цель программы** – обеспечение сбалансированного перспективного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Шапша в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.  **Задачи программы**:  а) безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности), на территории сельского поселения Шапша;  б) доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования сельского поселения Шапша;  в) развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории сельского поселения Шапша;  г) развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в сельском поселении Шапша;  д) создание условий для управления транспортным спросом;  е) создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;  ж) создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;  з) создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения;  и) эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры. |
| Целевые показатели (индикаторы) реализации программы | Сохранение вертолетных площадок на уровне 1 ед.;  Сохранение остановочных площадок на уровне 10 ед.;  Увеличение доли пешеходных переходов, тротуаров, соответствующих требованиям до 100 %;  Сохранение числа зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий на 0 случаев в год;  Реконструкция улично-дорожной сети составит> 1,3 км. |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры | Мероприятия программы (инвестиционные проекты) направлены на развитие объектов транспортной инфраструктуры по направлениям:  а) мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта;  б) мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов;  в) мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства;  г) мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения;  д) мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб;  е) мероприятия по развитию сети дорог поселений, городских округов.  а) комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков;  б) мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем;  в) мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения;  г) мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности. |
| Срок и этапы реализации программы | С 2017 по 2021 годы и на период до 2025 года. Этапы:  I этап: 2017-2021 гг.;  II этап: 2022-2025 гг. |
| Объемы и источники финансирования программы | Объем финансирования – 16647,19 тысяч рублей, из них:  за счет средств бюджета Ханты-Мансийского округа – Югры – 0 тысяч рублей;  за счет средств бюджета СП – 16647,19 тысяч рублей;  за счет внебюджетных средств – 0 тысяч рублей.  Объем финансирования программы будет уточняться исходя из объемов финансирования муниципальных программ. |

1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
   1. Анализ положения Ханты-Мансийского автономного округа – Югра в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения сельского поселения Шапша в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

Транспортный комплекс Ханты-Мансийского автономного округа – Югра сформирован автомобильным, воздушным, железнодорожным, водным транспортом и включает в себя: сеть автомобильных дорог различного значения, железные дороги и водные пути, железнодорожные станции и вокзалы, автовокзалы, аэропорты и вертолетные площадки, речные порты и пристани; различные организации, осуществляющие деятельность по перевозкам пассажиров, грузов и функционированию транспортного комплекса.

Развитие транспортной системы, повышение экологической безопасности при эксплуатации и содержании самоходных машин, а также обеспечение безопасности пассажиров легкового такси является необходимым условием реализации инновационной модели экономического роста и улучшения качества жизни населения автономного округа. Несбалансированное и несогласованное развитие отдельных видов транспорта в условиях ограниченности инвестиционных ресурсов привело к их нерациональному соотношению в транспортном балансе.

Недостаточна плотность сети автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения. Резервы повышения эффективности функционирования транспортной системы выявляются и на стыках взаимодействия отдельных видов транспорта. Региональная неравномерность развития транспортной инфраструктуры ограничивает развитие единого экономического пространства автономного округа и не позволяет в полной мере осваивать ресурсы Югры. На территории автономного округа 57% населенных пунктов не обеспечены постоянной круглогодичной связью по автомобильным дорогам с твердым покрытием.

Несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации и спросу на автомобильные перевозки приводит к существенному росту расходов, снижению скорости движения, продолжительным простоям транспортных средств, повышению уровня аварийности. Очень слабо используется транзитный потенциал территории. Реализация транзитного потенциала Югры возможна при комплексном развитии крупных транспортных коридоров в направлениях «Запад – Восток» (формирование Севсиба, автодорожного маршрута федерального значения «Северо-запад – Сибирь») и «Север – Юг» (Северный морской путь – Средняя Азия). Увеличение транзита требует качественно нового развития транспортных узлов и терминально-логистических комплексов.

Экономический рост Ханты-Мансийского автономного округа – Югра сдерживается также отсутствием транспортной доступности для хозяйственного освоения новых территорий и возможности обеспечения необходимой подвижности населения и мобильности трудовых ресурсов, формирующих развитый региональный рынок.

Имеется большой износ основных производственных фондов транспорта. Действующие финансово-экономические механизмы воспроизводства основных фондов и инновационного развития не в полной мере адаптированы к особенностям транспортной отрасли. Продолжают оставаться невысокими и показатели безопасности на транспорте, что оказывает негативное влияние на экономическое развитие автономного округа.

На территории Ханты-Мансийского района представлены все виды транспорта: автомобильный, водный, воздушный.

Общая протяженность дорог составила – 15 488 м.

Общая протяженность тротуаров в проектируемом микрорайоне составила 6 099 м.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения в целом по району составляет 329 км, из них автомобильных дорог в населенных пунктах сельских поселений 314,2 км, в том числе с твердым покрытием 98,0 км, переходного типа 18,294 км, с грунтовым покрытием 197,926 км. В зимний период на территории района функционируют 8 зимних автомобильных дорог общей протяженностью 294,310 км и 7 ледовых переправ протяженностью 3,357 км.

В границах сельского поселения Шапша осуществляются автобусные перевозки: 2 маршрута (Ханты-Мансийск-Ярки-Ханты-Мансийск и Ханты-Мансийск-Шапша-Ханты-Мансийск).

Пассажирские и прочие перевозки железнодорожным транспортом в сельском поселении Шапша Ханты-Мансийском районе отсутствуют.

Воздушный транспорт представлен вертолетным транспортом – вертолеты МИ-8, осуществляющие рейсы по 11 маршрутам. Осуществляются как внутрирайонные перевозки, так и межмуниципальные. Рейсы обслуживает АО «ЮТэйр-Вертолетные услуги».

Речные перевозки осуществляются по 3 маршрутам. Таблица 2.1.

Таблица 2.1

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Индивидуальные перевозчики | Не известно | С. Зенково – д. Шапша  С. Шапша – с. Зенково |
| Муниципальные перевозчики | 1 моторная лодка | С. Зенково – д. Шапша  С. Шапша – с. Зенково |
| Общественный транспорт | Линда, Заря | г. Ханты-Мансийск-с. Зенково-г. Сургут |

Таким образом, экономическая политика в долгосрочной перспективе будет направлена на развитие транспортной инфраструктуры в Ханты-Мансийском районе посредством:

* развития сети автомобильных дорог (строительство);
* совершенствования сети автомобильных дорог (реконструкция);
* формирования дорожной сети как единого транспортного пространства;
* приведения транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения в соответствие с требованиями ном и технических регламентов;
* организации круглогодичного автомобильного сообщения;
* улучшения инвестиционного климата в транспортной инфраструктуре, путем использования механизмов государственно-частного партнёрства;
* развития внутрирайонной транспортной инфраструктуры.

**Перспективы развития транспортной инфраструктуры в основных документах стратегического развития района:**

1. Строительство новых автодорожных маршрутов.
2. Организация транспортного обслуживания населения Ханты-Мансийского района.
3. С целью улучшения ситуации предлагается увеличить парк транспортных средств и интенсивность перевозок, а также произвести обустройство остановочных павильонов.
4. Развитие и совершенствование сети автомобильных дорог Ханты-Мансийского района.
5. Строительство сети АЗС на территории Ханты-Мансийского района.
   1. Социально-экономическая характеристика сельского поселения Шапша, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

Ханты-Мансийский район расположен в ландшафтной зоне средней тайги. Площадь 46,4 тыс.кв.км., 47,8% занято лесами. На территории района расположено 3014 озер общей площадью 22465 га. Протяженность рек - 16165 км. В реках обитают ценные породы рыб: осетр, стерлядь, нельма, муксун. Площадь - 46,4 тыс. кв.км. Численность населения - 19,9 тыс.чел.

Сельское поселение Шапша расположено на территории Ханты-Мансийского района Ханты-Мансийского автономного округа-Югры (Тюменской области) и включает в себя три населенных пункта: деревня Шапша, село Зенково, деревня Ярки. Шапша - центр сельского поселения Шапша, расположенный в центральной части Ханты-Мансийского района в междуречье Оби и Иртыша в 28-и км. от г. Ханты-Мансийска.

В сельском поселении Шапша по состоянию на 01.01.2017 года проживает 1663 человека. На территории поселения свою деятельность осуществляют предприятия: МП ЖЭК-3, отделение ОАО «ЮТЭК Х-М р-н». В сельском поселении имеется 9 магазинов, 2 пекарни, в двух населенных пунктах (кроме Ярки) имеются отделения почтовой связи, 2 школы, 2 детских сада, 3 ФАПа, в д. Шапша имеется пожарный отряд.

Динамика изменения численности населения отражена в таблице 2.2 и на диаграмме 2.1.

Таблица 2.2

Численность населения

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Год** | **Численность, человек** | **Динамика изменения численности** | |
| **человек** | **%** |
| 2011 | 1005 | - | - |
| 2012 | 1266 | -261 | -20,6 |
| 2013 | 1396 | -130 | -9,3 |
| 2014 | 1461 | -65 | -4,4 |
| 2015 | 1518 | -57 | -3,8 |
| 2016 | 1550 | -32 | -2,1 |
| 2017 | 1663 | -113 | -6,8 |

Диаграмма 2.1

Численность населения сельского поселения Шапша

|  |
| --- |
|  |

Согласно проектным данным, отраженным в генеральном плане сельского поселения Шапша предполагаемая численность к 2025 году составит 2195 человек.

Обеспеченность объектами транспортной инфраструктуры предполагает реализацию ряда мероприятий, предусмотренных в муниципальных программах района, а также в схеме территориального планирования Ханты-Мансийского района. Схема территориального планирования сельского поселения Шапша разработана на расчетный срок до 2025 года. Последовательность выполнения мероприятий по территориальному планированию, их сроки, определяются органами местного самоуправления района исходя из складывающейся социально-экономической обстановки в районе, финансовых возможностей местного бюджета, сроков и этапов реализации соответствующих государственных программ Ханты-Мансийского автономного округа – Югры в части, затрагивающей территорию района, приоритетных национальных проектов, муниципальных программ Ханты-Мансийского района.

В соответствии с Положением о территориальном планировании сельского поселения Шапша предусматривается усовершенствование элементов улично-дорожной сети.

Принятые генеральным планом проектные решения необходимо применить в рабочем проектировании с учетом возможного уточнения параметров и характеристик проектируемого объекта транспортной инфраструктуры.

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

В настоящее время транспортное сообщение с населенными пунктами ХМАО осуществляется в основном по автомобильной дороге Шапша – Ханты-Мансийск. И трасса Р-404 (Северный широтный коридор).

Д. Шапша – не крупный транспортный узел Ханты-Мансийского района ХМАО с не развитой складской инфраструктурой.

В переходный период года действует вертолетное сообщение.

* + 1. Автомобильный транспорт

Уровень автомобилизации населения д. Шапша не высок.

По территории сельского поселения Шапша проходят: 2 межмуниципальных маршрута (таблица 2.3).

На муниципальной маршрутной сети количество остановочных пунктов сельского маршрута – 2.

Таблица 2.3

Муниципальные маршруты пассажирских перевозок

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Перевозчик** | **Транспорт** | **Маршрут** | **Остановочные комплексы** |
| Индивидуальные перевозчики | Не известно | Д. Шапша - г. Ханты-Мансийск  Д. Ярки – г. Ханты-Мансийск  С. Зенково – д. Шапша (по зимнику)  С. Зенково – г. Ханты-Мансийск (по зимнику) | - |
| муниципальные перевозчики | 6 машины | Д. Шапша - г. Ханты-Мансийск  Д. Шапша – д. Ярки  Д. Шапша – с. Зенково (по зимнику) | - |
| Общественный транспорт | 2 автобуса  2 маршрутных такси  1 Вахтовка | Ханты-Мансийск-Шапша-Ханты-Мансийск  Ханты-Мансийск-Ярки-Ханты-Мансийск  Ханты-Мансийск – с. Зенково- г. Ханты-Мансийск (по зимнику) | 1 остановочный комплекс в д. Шапша  2 остановочных комплекса в д. Ярки |

Показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок представлены в таблице 2.4.

Таблица 2.4

Показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок

| **Показатель** | **Ед. изм.** | **2016** |
| --- | --- | --- |
| Количество муниципальных маршрутов | ед. | 3 |
| -городских | ед. | 2 |
| -междугородних | ед. | 0 |
| -межмуниципальных | ед. | 3 |
| Охват населенных пунктов регулярным автобусным сообщением | % | 90 |
| Количество выполненных рейсов по маршрутам | ед. | 3587 |
| Количество перевезенных пассажиров | чел. | н/д |

В существующих социально-экономических условиях основными направлениями развития в сфере регулярных пассажирских перевозок будут являться:

* оптимизация транспортной сети, расширение географии маршрутов;
* повышение качества обслуживания населения, обновление парка подвижного состава, в том числе с приобретением транспортных средств с улучшенными экологическими характеристиками, обеспечение доступности транспортных услуг для маломобильных групп населения, обустройство остановочных пунктов.

Реализация мероприятий позволит создать на территории сельского поселения Шапша маршрутную сеть, удовлетворяющую потребности населения в передвижении, сформированную на условиях добросовестной конкуренции при минимальном уровне субсидий из бюджета муниципального района.

На территории сельского поселения Шапша грузовые перевозки осуществляются различными видами транспорта.

Информация по грузовым автомобильным перевозкам внутри сельского поселения Шапша представлена в таблице 2.5.

Таблица 2.5

Информация по грузовым автомобильным перевозкам внутри поселения

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **Ед. изм.** | **2016** |
| Перевезено грузов | тыс. тонн | н/д |
| Грузооборот | тыс. км | н/д |
| Средняя дальность перевозки 1 тонны груза | км | 0,1 |

* + 1. Водный транспорт

Перевозки пассажиров внутренним водным транспортом имеют для сельского поселения Шапша и в целом для Ханты-Мансийского района высокую социальную значимость.

Перевозку пассажиров и груза по водным маршрутам осуществляют: АО «Северречфлот».

Водные маршруты, проходимые по территории сельского поселения Шапша представлены в таблице 2.6.

Таблица 2.6

Водные маршруты (пути)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Наименование маршрута** | **Водный транспорт** | **Протяженность маршрута, км** | **Наименование организации, осуществляющей перевозки по данному маршруту** |
| С. Зенково – д. Шапша (по зимнику)  С. Шапша – с. Зенково | Не известно | н/д | Индивидуальные перевозчики |
| С. Зенково – д. Шапша (по зимнику)  С. Шапша – с. Зенково | 1 моторная лодка | н/д | Муниципальные перевозчики |
| Ханты-Мансийск-Зенково-Сургут | Линда, Заря | н/д | Общественный транспорт |

Показатели деятельности водного транспорта представлены в таблице 2.7.

Таблица 2.7

Показатели деятельности водного транспорта

| **Показатель** | **Единицы измерения** | **2016** |
| --- | --- | --- |
| Количество маршрутов | ед. | 3 |
| Количество выполненных рейсов | ед. | н/д |
| Количество перевезенных пассажиров | чел. | н/д |
| Количество перевезенных грузов | тонн | н/д |
| Продолжительность навигации | суток | 145 |

На территории сельского поселения Шапша большое распространение получило развитие маломерного флота.

Основным направлением деятельности в сфере пассажирских перевозок водным транспортом является сохранение существующей маршрутной сети в целях обеспечения транспортной доступности населенных пунктов района не имеющих автомобильных подъездных дорог и развитие водного туризма.

Основными мероприятиями по организации транспортного обслуживания населения внутренним водным транспортом являются:

* расширение транспортных возможностей для населения, создание условий для обновления флота;
* модернизация инфраструктуры водного транспорта (модернизация пристаней, установка понтонных причалов и т.д.);
* развитие туристско-экскурсионных маршрутов;
* развитие инфраструктуры для частных маломерных судов (строительство эллингов).
  + 1. Воздушный транспорт

На сегодняшний день население Ханты-Мансийского района обслуживает авиационное предприятие – ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр», осуществляющая вертолетные пассажирские перевозки из д. Шапша во все населенные пункты района, имеющие вертолетные площадки, а также в г. Ханты-Мансийск.

На территории сельского поселения Шапша имеется вертолетная площадка, расположенная в с. Зенково.

Основным видом транспортных средств для воздушного сообщения на территории района является вертолет МИ-8.

Воздушные маршруты представлены в таблице 2.8.

Таблица 2.8

Воздушные маршруты

| **№ рейса** | **Наименование маршрута** | **Протяженность маршрута, км** |
| --- | --- | --- |
| **ЮТ967** | Ханты-Мансийск-Зенково | н/д |
|  | Зенково-Селиярово | н/д |
|  | Селиярово-Нялинское | н/д |
|  | Нялинское- Ханты-Мансийск | н/д |
| **ЮТ969** | Ханты-Мансийск-Согом | н/д |
| **ЮТ970** | Согом-Ханты-Мансийск | н/д |
| **ЮТ975** | Ханты-Мансийск-Кирпичный | н/д |
|  | Кирпичный-Белогорье | н/д |
|  | Белогорье-Луговской | н/д |
|  | Луговской-Троица | н/д |
|  | Троица-Ханты-Мансийск | н/д |
| **ЮТ971** | Ханты-Мансийск-Цингалы | н/д |
|  | Цингалы-Реполово | н/д |
|  | Реполово-Ханты-Мансийск | н/д |
| **ЮТ973** | Ханты-Мансийск-Сибирский | н/д |
|  | Сибирский-Выкатной | н/д |
|  | Выкатной-Тюли | н/д |
|  | Тюли-Ханты-Мансийск | н/д |
| **ЮТ977** | Ханты-Мансийск-Елизарово | н/д |
|  | Елизарово-Кедровый | н/д |
|  | Кедровый-Урманный | н/д |
|  | Урманный- Ханты-Мансийск | н/д |

Предлагаемые направления на долгосрочную перспективу:

* проведение работ по поддержанию эксплуатационных характеристик вертолетной площадки в с. Зенково.
  + 1. Железнодорожный транспорт

Железнодорожная сеть Ханты-Мансийского района в сельском поселении Шапша отсутствует.

* 1. Характеристика сети дорог сельского поселения Шапша, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог

Показатели дорожной сети сельского поселения Шапша представлены в таблице 2.9.

Таблица 2.9

Основные характеристики протяженности дорог, расположенных в границах сельского поселения Шапша

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Показатели** | **Ед. изм.** | **2016** |
| 1 | Протяженность автомобильных дорог общего пользования,  в том числе: | км | 15,488 |
| - | Федерального значения | км | - |
| - | Регионального и межмуниципального значения | км | н/д |
| - | Местного значения | км | 15,488 |
| - | Зимние а/д | км | н/д |
| - | Ведомственные а/д | км | н/д |

Улично-дорожная сеть д. Шапша

В настоящее время улично-дорожная сеть д. Шапша представлена сетью улиц с твердым и грунтовым покрытием. В меридиональном направлении, вдоль западной границы деревни проходит поселковая дорога. Через центральную часть рассматриваемой территории в северном направлении проходит главная улица Молодежная. Прочую улично-дорожную сеть представляют основные и второстепенные улицы в жилой застройке.

В целом рассматриваемая территория обладает уклонами поверхности, пригодными для проектирования улиц и дорог.

Хранение личного автотранспорта жителями индивидуальной жилой застройки осуществляется непосредственно на приусадебных участках, жителями застройки секционного типа – на дворовой территории.

Для обеспечения транспортной связи проектируемой застройки с центром деревни и внешними автомобильными дорогами необходима прокладка улиц в различных направлениях.

Основные улицы д. Шапша имеют твердое покрытие из асфальтобетона и сборных железобетонных плит. Большая часть улиц представлена в грунтовом исполнении (улицы не оборудованы ливневой канализацией).



Рис. 2.1 – Схема улично-дорожной сети д. Шапша

Пешеходное движение регулируется разметкой. Подземных и надземных переходов нет.

Перечень автомобильных дорог общего пользования д. Шапша представлен в таблице 2.10.

Таблица 2.10

Перечень автомобильных дорог общего пользования п. Шапша, д. Ярки, с. Зенково

| **Местоположение (улица)** | **Проезжая часть** | | | **Тротуары** | | | **Весь проезд** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **длина, п.м.** | **площадь, м2** | **материал** | **длина, п.м.** | **площадь, м2** | **материал** | **площадь, м2** |
| Д. Шапша | | | | | | | |
| ул. Центральная | 140 | 700 |  |  |  |  |  |
| Пер. Восточный | 615 | 3075 | щебень, асфальт | 353 | 424 | Тротуарная плитка | 3499 |
| Ул. Северная | 860 | 4300 | щебень, асфальт | 101 | 151,5 | асфальт | 4451,5 |
| 1 съезд (к реке) | 130 | 650 | грунтовые |  |  |  | 650 |
| Ул. Новая | 385 | 1925 | щебень, грунт | 257 | 385,5 | асфальт | 2310,5 |
| Ул. Светлая | 319 | 1595 | асфальт, щебень | 296 | 444 | асфальт | 2039 |
| Ул. Парковая | 385 | 1925 | асфальт, грунт |  |  |  | 1925 |
| Ул. Зеленая | 380 | 1900 | асфальт, грунт | 340 | 510 | асфальт | 2410 |
| Ул. Боровая | 175 | 875 | щебень |  |  |  | 875 |
| Ул. Молодежная | 374 | 1870 | асфальт, |  |  |  | 1870 |
| Ул. Таежная | 240 | 1700 | грунт |  |  |  | 1700 |
| **Местоположение (улица)** | **Проезжая часть** | | | **Тротуары** | | | **Весь проезд** |
| **длина, п.м.** | **площадь, м2** | **материал** | **длина, п.м.** | **площадь, м2** | **материал** | **площадь, м2** |
| Ул. Строителей | 698 | 3490 | асфальт, щебень | 483 | 724,5 | асфальт | 3490 |
| д. Ярки | | | | | | | |
| Д. Ярки, (район нового расширения) | 4925 | 24625 | асфальт | 3767 | 5650,5 | асфальт | 30275,5 |
| Ул. Снежная | 1011 | 5055 | грунт |  |  |  | 5055 |
| Ул. Новая | 866 | 4330 | грунт |  |  |  | 4330 |
| Ул. Центральная | 325 | 1625 | грунт |  |  |  | 1625 |
| Пер. Светлый | 185 | 925 | грунт |  |  |  | 925 |
| Ул. Кедровая | 285 | 1425 | грунт |  |  |  | 1425 |
| Ул. Лесная | 1744 | 8720 |  |  |  |  | 8720 |
| с. Зенково | | | | | | | |
| Ул. Набережная | 1017 | 5085 | грунт | 502 | 602,4 | дерево | 5687,4 |
| Дорога 1 | 292 | 1168 | грунт |  |  |  | 1168 |
| Переулок 1 | 53 | 159 | грунт |  |  |  | 159 |
| Переулок 2 | 152 | 456 | грунт |  |  |  | 456 |
| Подъезд к электростанции | 62 | 248 | грунт |  |  |  | 248 |

Общая протяженность улично-дорожной сети сельского поселения Шапша составляет 15,488 км. Соотношение дорог по типам покрытия приведено в таблице 2.11.

Таблица 2.11

Основные характеристики улично-дорожной сети

| **Наименование показателя** | **Площадь, м2** | **Состояние** | **Нуждающиеся в замене, км** |
| --- | --- | --- | --- |
| Протяженность улично-дорожной сети с асфальтовым покрытием проезжих частей | 42780 | удовлетворительное | 0,968 |
| Протяженность улично-дорожной сети с цементобетонным покрытием проезжих частей | н/д | удовлетворительное |
| Протяженность улично-дорожной сети с щебеночным покрытием проезжих частей | 2800 | удовлетворительное |
| Протяженность улично-дорожной сети с грунтовым покрытием проезжих частей | 31546 | не удовлетворительное, 70 % грунтовых дорог не имеют грунтового основания |
| Протяженность улично-дорожной сети с песчано-гравийным покрытием проезжих частей | н/д | - |

Основными недостатками улично-дорожной сети в сельском поселении Шапша являются:

* отсутствие дорожных одежд на части внутрипоселковых дорог, имеются дороги, не имеющие даже грунтового основания;
* значительный износ существующих дорог с усовершенствованным покрытием (до 50 %);
* необходимость строительства новых дорог в связи с увеличением застройки поселения;
* отсутствие тротуаров на 80%;
* отсутствие ливневой канализации на 100 % дорог;
* занижение обочин на 5-30 см, 75% дорог.

Оценка качества содержания дорог – удовлетворительное.

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

В сельском поселении Шапша уровень автомобилизации на 2016 год средний.

В связи с увеличением численности индивидуальных легковых автомобилей на территории д. Шапша предлагается сохранение части существующих и строительство дополнительных гаражей для постоянного хранения автотранспортных средств этой группы.

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

Выборочный анализ загрузки парка транспортных средств показал, что по ряду транспортных средств не выполняется норматив по организации числа перевезенных пассажиров, также незначителен процент загрузки транспортных средств.

* 1. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

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

Для движения пешеходов в населенных пунктах предусмотрены тротуары, также движение осуществляется по проезжим частям улиц, что вызывает небезопасную обстановку на дорогах и может привести к возникновению ДТП. На территории д. Шапша имеются обустроенные пешеходные переходы.

Велосипедное движение в населенных пунктах осуществляется в неорганизованном порядке. Отсутствуют выделенные велосипедные дорожки. Места для хранения велосипедов отсутствуют.

По итогам анализа проектом предлагается:

* для пешеходного движения проектом предусмотрено устройство тротуаров, в качестве покрытия предлагается сборный железобетон;
* обустройство пешеходных переходов в д. Шапша;
* развитие и популяризация велосипедного движения у жителей.
  1. Характеристику движения грузовых транспортных средств, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств

Необходимо отметить, что грузовые транспортные средства занимают незначительную долю в общих автомобильных перевозках в д. Шапша.

Организация, занимающая содержанием улично-дорожной сети в сельском поселении Шапша – ИП Охранов, КФХ Марчук, М ДЭП, ИП Архипов.

В таблице 2.12 представлена специализированная техника, применяемая в обслуживании дорог.

Таблица 2.12

Специализированная техника

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Специализированная техника** | **Количество** | **Техническое состояние** |
| ДТ-75 – Трактор | 1 | Удовлетворительное |
| Фронтальный погрузчик | 1 | Удовлетворительное |
| Самосвал | 1 | Удовлетворительное |
| МТЗ-80 | 1 | Удовлетворительное |

* 1. Анализ уровня безопасности дорожного движения

За 2016 год на территории сельского поселения Шапша не зарегистрировано дорожно-транспортных происшествий.

Для профилактики ДТП назначены первоочередные и плановые мероприятия:

*Первоочередные мероприятия:*

* своевременная обработка противогололедными материалами.
* усиление контроля и надзора за дорожным движением со стороны ДПС.

*Плановые мероприятия:*

* нанесение в летний период времени горизонтальной разметки, с применением современных лакокрасочных и световозвращающих материалов.

Количество установленных дорожных знаков на территории д. Шапша представлено в таблице 2.13.

Таблица 2.13

Дорожные знаки д. Шапша

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование знаков** | **Ед. изм.** | **Установлено** | **Необходимо демонтировать** | **Необходимо установить** | **Итого** |
| Предупреждающие знаки | шт. | 40 | 0 | 0 | 40 |

* 1. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения

Данные о фоновых концентрациях загрязняющих веществ в атмосферном воздухе д. Шапша отсутствуют.

Основными источниками загрязнения воздушного бассейна поселка являются: котельные, РММ, деревообрабатывающие предприятия. В настоящее время на территории поселка находятся в основном объекты перерабатывающего и коммунально-складского назначения, имеющие в своем составе источники выбросов загрязняющих веществ в атмосферу.

К передвижным источникам загрязнения атмосферы относятся автомобильный, авиационный и речной транспорт. Наибольшее количество выбросов осуществляется автотранспортом, количество которого неуклонно растет.

Выбросы от речных судов составляют только 2% от общих, однако этот вид транспорта занимает первое место среди передвижных источников по выбросам твердых частиц (сажи).

Выбросы от авиационного транспорта весьма значительны. В связи с расширением деятельности авиатранспортной компании, возможно, что выбросы от воздушного транспорта будут увеличиваться.

Атмосферный воздух

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

Атмосферный воздух является жизненно важным компонентом окружающей среды, качество которого составляет основу благоприятной экологической обстановки.

В отдельные периоды, когда метеорологические условия способствуют накоплению загрязняющих веществ в атмосфере, концентрации отдельных вредных веществ могут резко возрасти. Чтобы в эти периоды не допускать возникновения высокого уровня загрязнения воздуха, необходимо кратковременное сокращение выбросов загрязняющих веществ. Предупреждения о повышении уровня загрязнения воздуха в связи с ожидаемыми неблагоприятными метеорологическими условиями составляют в прогностических подразделениях Росгидромета. Мероприятия на период наступления НМУ разрабатываются совместно с предприятием при разработке проектной документации для каждого объекта.

Водные объекты

Речная сеть в окрестностях д. Шапша представлена протокой Горная.

Загрязнение поверхностных вод происходит за счет сброса хозяйственно-бытовых стоков и смыва поверхностных стоков с территорий населенных пунктов и производственных площадок.

В пределах водоохраной зоны запрещаются:

* проведение авиационно-химических работ;
* заправка топливом, мойка и ремонт автомобилей и других машин и механизмов;
* размещение стоянок транспортных средств, в том числе на территориях дачных и садово-огородных участков.
  1. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры сельского поселения Шапша

В генеральном плане сельского поселения Шапша определены основные планируемые зоны развития, планируемые микрорайоны развития, пункты остановочных площадок, остановок, возможные направления развития улично-дорожной сети, перечень к реконструкции, сохранению и проектированию улиц.

На территории сельского поселения предусматривается:

* текущий ремонт дорог с улучшенным типом покрытия на протяженности в 2,63 км и более;
* асфальтирование участков автодороги д. Шапша;
* реализация проектного решения по водоотведению вдоль автодорог.

Для пешеходного движения проектом предусмотрено устройство тротуаров. С целью минимизации ДТП предусматривается обустройство пешеходных переходов.

* 1. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Шапша

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

1) Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года в редакции распоряжения Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 11.06.2014) «О Транспортной стратегии Российской Федерации»;

2) Государственная программа Ханты-Мансийского автономного округа – Югры «Развитие транспортной системы Ханты-мансийского автономного округа – Югры на 2016- 2020 годы» в редакции Постановления Правительства Ханты-мансийского автономного округа – Югры от 22.12.2016 [№ 540-п](consultantplus://offline/ref=F95AA85E02462488D3D5F2EBBDC95B1F52DF8A1D153F3C2180579B6D1344A72A6BB1B7EB0BEDC671DF1A8086uCyFJ);

3) [Постановление администрации Ханты-Мансийского района от 30.12.2016 №482 «О внесении изменений в постановление администрации Ханты-Мансийского района от 30 сентября 2013 года № 250 «Об утверждении муниципальной программы «Развитие транспортной системы на территории Ханты-Мансийского района на 2014 – 2019 годы»», утвержденную постановлением администрации Ханты-Мансийского района от 30.09.2013 № 250](http://www.oktregion.ru/images/Files/MPA_adm/Postanovleniya_2016/Postanovlenie_2191_2016.rar);

4) Генеральный план, совмещенный с проектом планировки сельского поселения Шапша до 2025 года.

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

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

* 1. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

В рамках разрабатываемой программы комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Шапша предусматривается реализация и финансирование затрат на реконструкцию остановочных павильонов, обустройство пешеходных тротуаров и переходов, расширение и реконструкция улично-дорожной сети, устройство тротуаров, которые позволят существенно улучшить состояние транспортной инфраструктуры сельского поселения и добиться опережающего роста транспортной инфраструктуры для создания экономических предпосылок для расширения инвестиционного потенциала и создания экономических возможностей по организацию нового бизнеса и производств на территории сельского поселения Шапша.

В целом, необходимо отметить, что финансирование транспортной инфраструктуры сельского поселения Шапша ограничено отсутствием целевого финансирования в условиях значительного износа объектов транспортной инфраструктуры.

По объектам улично-дорожной сети недофинансирование еще значительнее, но оценить объем недофинансирования затруднительно по причине того, что проблема носит общероссийский характер.

Кроме того, объекты улично-дорожной сети значительно изношены, и комплексно решить проблемы поможет лишь проектный подход в рамках целевого общероссийского проекта, с определением базового года и принятием соответствующих нормативов по содержанию улично-дорожной сети и утверждения межремонтных сроков на улично-дорожную сеть местного значения, уточнения категорий дорог, внутриквартальных проездов, четким законодательным определением и делением дорог по принадлежности.

1. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ ШАПША
   1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения

Прогнозные темпы экономического развития сельского поселения Шапша указаны в документах территориального планирования. В составе генерального плана сельского поселения Шапша предусматривается развитие улично-дорожной сети населенных пунктов до 2025 года.

Развитие планировочной структуры предполагает следующие основные мероприятия:

- трассировка основных улиц в жилой застройке в юго-западной части деревни;

- трассировка улиц местного значения на рассматриваемой территории, для обеспечения дополнительных связей.

* 1. Прогноз транспортного спроса сельского поселения Шапша, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта

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

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

Прогноз сценарных условий развития транспортного комплекса сельского поселения Шапша разработан на основании сценарных условий, основных параметров прогноза социально-экономического развития Российской Федерации.

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

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

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

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

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

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

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

Сценарий предполагает комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети в сельском поселении Шапша, предполагает рост транспортной инфраструктуры опережающими темпами, развитие кварталов перспективной застройки, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

Таблица 3.1

Прогнозные показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок до 2025 года

| **Показатель** | **Ед. изм.** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2025** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|
|  |
| Количество муниципальных маршрутов | ед. | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| -городских | ед. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| -междугородних | ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| -межмуниципальных | ед. | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Охват населенных пунктов регулярным автобусным сообщением | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Количество выполненных рейсов по маршрутам | ед. | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| Количество перевезенных пассажиров | чел. | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |

Таблица 3.2

Показатели деятельности водного транспорта до 2025 года

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показатель** | **Ед.** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2025** |
|
| Количество маршрутов | ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество выполненных рейсов | ед. | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| Количество перевезенных пассажиров | чел. | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| Количество перевезенных грузов | тонн | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| Продолжительность навигации | суток | 145 | 145 | 145 | 145 | 145 | 145 |

* 1. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Шапша до 2025 года представлены в таблице 3.3.

Таблица 3.3

Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры до 2025 года

| **Наименование показателя** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2025** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Автомобильный транспорт** | | | | | | |
| *Число транспортных пересадочных узлов* | | | | | | |
| Вариант 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Вариант 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Вариант 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| *Число остановочных площадок* | | | | | | |
| Вариант 1 | 0 | 1 | 1 | 10 | 10 | 15 |
| Вариант 2 | 0 | 1 | 2 | 10 | 10 | 15 |
| Вариант 3 | 0 | 2 | 3 | 10 | 10 | 15 |
| **Пешеходный транспорт** | | | | | | |
| *Доля пешеходных переходов, тротуаров, соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения, %* | | | | | | |
| Вариант 1 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Вариант 2 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Вариант 3 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| *Велосипедное движение, число велодорожек* | | | | | | |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| *Велосипедное движение, число пунктов хранения мест* | | | | | | |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | 3 |
| **Воздушный транспорт** | | | | | | |
| *Число вертолетных площадок* | | | | | | |
| Вариант 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Вариант 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Вариант 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| *Взлетно-посадочная полоса* | | | | | | |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| *Число аэропортов* | | | | | | |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Водный транспорт** | | | | | | |
| *Число причалов* | | | | | | |
| Вариант 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Вариант 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Вариант 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| **Железнодорожный транспорт** | | | | | | |
| *Число вокзалов* | | | | | | |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| *Число станций* | | | | | | |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

* 1. Прогноз развития дорожной сети

Внутрирайонные тенденции в развитии и совершенствовании сети муниципальных автомобильных дорог заключаются в необходимости решения вопросов по повышению степени транспортной связанности населенных пунктов Ханты-Мансийского района, обеспечения возрастающей потребности населения района в мобильности, транспортной доступности автомобильных маршрутов.

Важным направлением развития улично-дорожной сети является приведение части дорог в соответствие с техническим регулированием и нормами, установленными законодательством Российской Федерации.

Прогноз развития дорожной сети в сельском поселении Шапша до 2025 года представлен в таблице 3.4.

Таблица 3.4

Прогнозные значения развития дорожной сети до 2025 года, км

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2025** |
| Вариант 1 | 15,488 | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| Вариант 2 | 15,488 | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| Вариант 3 | 15,488 | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |

* 1. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

Прогнозные значения уровня автомобилизации до 2025 года, представлены в таблице 3.5.

Таблица 3.5

Прогнозные значения уровня автомобилизации до 2025 года, ед.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2025** |
| Легковые автомобили | 554 | 565 | 575 | 590 | 605 | 688 |
| Грузовые автомобили | 33 | 33 | 34 | 34 | 35 | 38 |

* 1. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Прогнозные значения показателей безопасности дорожного движения по сельскому поселению Шапша до 2025 года представлены в таблице 3.6.

Таблица 3.6

Прогнозные значения показателей безопасности дорожного движения до 2025 года

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2025** |
| Число зарегистрированных ДТП | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Важным элементом повышения безопасности дорожного движения является развитие сервисов Интеллектуально-транспортных систем (ИТС).

Необходимость создания ИТС в настоящее время стало понятным и не вызывает сомнений. В связи с необходимостью достаточно значительных финансовых и временных затрат на создание ИТС актуальным является вопрос выбора приоритетных сервисов ИТС, которые дадут наибольший эффект для улучшения функционирования транспортных систем населенных пунктов, что в итоге и является главной целью создания ИТС.

ИТС должна решать следующие основные задачи:

* обеспечение повышения пропускной способности транспортной инфраструктуры;
* обеспечение снижения нагрузки на транспортную инфраструктуру от индивидуального и грузового автомобильного транспорта без ущерба для мобильности населения;
* повышение надежности и безопасности функционирования транспортного комплекса;
* повышение удобства пользования услугами транспортного комплекса.

Целью развития ИТС в среднесрочном периоде является создание и системная интеграция современных информационных и коммуникационных технологий и средств автоматизации с транспортной инфраструктурой, транспортными средствами и пользователями, ориентированной на повышение безопасности и эффективности транспортного процесса, комфортности для всех участников движения.

Для достижения указанных целей в составе ИТС в качестве первоочередных требуется реализация задач по созданию и совершенствованию подсистем:

* обеспечения актуальной и достоверной информацией о функционировании транспортного комплекса всех участников движения, органов управления транспортным комплексом, участников транспортной деятельности и потребителей услуг транспортного комплекса;
* управления транспортными потоками с минимизацией задержек транспортных средств (в первую очередь пассажирского транспорта) и негативного влияния на окружающую среду;
* автоматизации контроля нарушений правил дорожного движения, особенно тех, которые влияют на пропускную способность УДС и безопасность движения;
* управления работой пассажирского транспорта, обеспечению надежности его работы и увеличению скорости и регулярности движения;
* мониторинга погодных условий и состояния окружающей среды;
* электронных платежей за транспортные услуги.

Важной является задача по интеграции работы указанных систем между собой.

Основным нормативным документом, определяющим состав элементов ИТС и ее построение, является ГОСТ Р ИСО 14813-1-2011. Интеллектуальные транспортные системы. Схема построения архитектуры интеллектуальных транспортных систем. Часть 1. Сервисные домены в области интеллектуальных транспортных систем, сервисные группы и сервисы). В соответствии с которым развитие ИТС методологически базируется на системном подходе, формируя ИТС как взаимодействующие системы (совокупности систем), а не отдельные модули (сервисы) одной (единой) системы.

В соответствии с данным ГОСТом полное развитие ИТС предусматривает 11 сервисных доменов:

* информирование участников движения – обеспечение пользователей ИТС статической и динамической информацией о состоянии транспортной сети, включая модальные перемещения и перемещения посредством трансферов;
* управление дорожным движением и действия по отношению к его участникам - управление движением транспортных средств, пассажиров и пешеходов, находящихся в транспортной сети;
* конструкция транспортных средств – повышение безопасности, надежности и эффективности функционирования транспортных средств посредством предупреждения пользователей или управления системами, или агрегатами транспортных средств;
* грузовые перевозки – управление коммерческими перевозками – перемещением грузов и соответствующим транспортным парком, ускорение разрешительных процедур для грузов на национальных и юридических границах, ускорение кроссмодальных перемещений грузов с полученными разрешениями;
* общественный транспорт – функционирование служб общественного транспорта и предоставление информации перевозчикам и пользователям, учитывая аспекты мультимодальных перевозок;
* службы оперативного реагирования – обслуживание инцидентов, определяемых как чрезвычайные обстоятельства (авария);
* электронные платежи на транспорте – трансакции и резервирование в транспортном секторе;
* персональная безопасность, связанная с дорожным движением, - защита пользователей транспортного комплекса, включая пешеходов и участников движения с повышенной уязвимостью;
* мониторинг погодных условий и состояния окружающей среды – деятельность, направленная на мониторинг погоды и уведомление о ее состоянии, а также о состоянии окружающей среды;
* управление и координация при чрезвычайных ситуациях – деятельность, связанная с транспортом, осуществляемая в рамках реагирования на природные катаклизмы, общественные беспорядки или террористические акты;
* национальная безопасность – деятельность, которая непосредственно защищает или смягчает последствия причинения вреда или ущерба физическим лицам и предприятиям, вызванные природными катаклизмами, общественными беспорядками или террористическими актами.

При этом в ГОСТ указывается, что приведенная выше категоризация, подразумевающая 11 доменов, не предписывает, чтобы любые архитектуры ИТС состояли из такого же набора доменов. Конкретная архитектура должна наилучшим образом соответствовать условиям конечного ее применения и должна быть независимой от сервисов, которые она поддерживает.

Выбор приоритетных сервисных доменов, развитие которых необходимо в кратчайшие сроки должен быть ориентирован на решение наиболее острых проблем функционирования транспортного комплекса. В настоящее время эта проблема постоянно возникающих заторов, вследствие которых существенно возрастают затраты времени на передвижения, ухудшается экологическая обстановка. Основная причина возникновения заторов – это несоответствие пропускной способности транспортной инфраструктуры (прежде всего УДС) и транспортной нагрузки.

Пропускная способность УДС определяется пропускной способностью перегонов и перекрестков. Как показывает анализ, на перегонах основная причина снижения пропускной способности – парковка с нарушением ПДД (перпендикулярно, в 2 ряда, в запрещенных местах и т.д.). На перекрестках основными причинами снижения пропускной способности являются следующие:

* нарушения ПДД, такие как проезд на запрещающий сигнал и выезд на «забитый» перекресток;
* неэффективное светофорное регулирование, из-за режимов не соответствующих транспортной ситуации, ручного регулирования, применения устаревших технологий управления.

Отдельно следует выделить подходы к перекресткам, хотя они и являются частью перегона. На подходах к перекресткам с целью канализации потоков по маневрам обязательно необходимо обеспечивать работу всех полос движения. В случае нахождения в крайних правых полосах припаркованных автомобилей и стабильных пешеходных потоков, пропускная способность перекрестков резко снижается. Для решения этой задачи следует устанавливать знаки запрета остановки на подходах к перекресткам и, именно здесь, обеспечивать работу эвакуации неправильно припаркованных транспортных средств и устанавливать системы автоматической фиксации нарушений.

Основными путями снижения транспортной нагрузки в условиях сформировавшейся среды являются переориентация передвижений населения с индивидуального на общественный пассажирский транспорт, повышение «разумности» поведения участников движения за счет повышения их информированности, введение ограничительных мер и обеспечение контроля за их соблюдением. Все это работает только в сочетании с повышением качества работы общественного транспорта.

С учетом вышеизложенного, в качестве приоритетных доменных сервисов, которые необходимо развивать в первую очередь необходимо выделить следующие (в порядке убывания их значимости):

* управление дорожным движением и действия по отношению к его участникам, прежде всего, развитие эффективно работающей АСУДД;
* общественный транспорт, прежде всего в части совершенствования управления пассажирскими перевозками и повышения уровня надежности его функционирования и информационного обеспечения пользователей;
* информирование участников движения, включая создание системы мониторинга транспортной ситуации, необходимой для выработки решений по управлению транспортным комплексом, развития и функционирования АСУДД, онлайн информирование участников движения.

С целью повышения безопасности функционирования транспортного комплекса также крайне важным является развитие сервисного домена «мониторинг погодных условий и состояния окружающей среды».

Практическая реализация ИТС в д. Шапша позволит существенно улучшить качество транспортного обслуживания населения, позволит администрации сельского поселения Шапша своевременно принимать управленческие решения по транспортной отрасли.

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

Учитывая мировой опыт в области охраны окружающей среды программой предусмотрен ряд организационно-распорядительных решений, который позволит значительно снизить негативное воздействие по видам транспорта:

1. Воздушный транспорт:

* в зоне взлета/посадки, коридоров воздушного движения запрещается строительство объектов транспортной инфраструктуры;
* с целью минимизации воздействия на верхние слои атмосферы и на воздушное воздействие исключается посадка сверхзвуковых самолетов;
* строительство вертолетных площадок по программам планируется с учетом санитарно-защитных зон с целью снижения шумового воздействия с учетом безопасного расстояния 300 метров.

1. Автомобильный транспорт:

* оборудование мест стоянок автомобилей соответствующими местами утилизации жидких и твердых бытовых отходов, что исключает попадание материалов в реку и загрязнение почвы в местах хранения автомобилей;
* с целью снижения выбросов в режиме холостого хода, износа дорожного покрытия, дорожной одежды предусмотрена реконструкция основных улиц, расширение и строительство новых дорог, что позволит значительно снизить негативное воздействие на окружающую среду;
* перевод транспорта на газомоторное топливо позволит значительно снизить загрязнение окружающей среды из-за применения двигателей внутреннего сгорания.

1. Речной транспорт:

* поддержание причалов в нормативном состоянии позволит организовать судоходство с использованием экологически безопасных технологий и исключить попадание загрязняющих технологий в реку. С целью увеличения экологической надежности следует предусмотреть механизм утилизации жидкостей, стоков, на одном из причалов.

1. Пешеходное и велосипедное движение:

* ключевые места организации велосипедного движения проложены в местах рекреации вдали от промышленных зон и деловых кварталов, что позволит существенно уменьшить негативное воздействие на жителей сельского поселения Шапша.

Указанные выше предлагаемые мероприятия позволят при комплексном подходе значительно уменьшить возможное негативное воздействие на окружающую среду и здоровье населения.

Ключевым итоговым критерием негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения в населенных пунктах является расчетный показатель «индекс загрязнения атмосферы», который характеризует уровень длительного загрязнения воздуха и рассчитывается по значениям средних годовых концентраций пяти загрязняющих веществ. В связи с набирающей общемировой тенденцией перевода транспортных средств на газомоторное топливо в долгосрочной перспективе просматривается стабилизация тенденции и оценка прогнозируемого показателя, как «низкий».

1. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ВЫБОР ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА

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

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

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

1. **ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**
   1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта
      1. Автомобильный транспорт

Мероприятия не предусматриваются.

* + 1. Водный транспорт

Мероприятия не предусматриваются.

* + 1. Воздушный транспорт

Мероприятия не предусматриваются.

* + 1. Железнодорожный транспорт

Мероприятия не предусматриваются.

* 1. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов

Таблица 5.1

Мероприятия по развитию транспорта общего пользования

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **фед. бюдж** | **бюдж. субъекта** | **бюдж. СП** | **внебюдж** |
| Обустройство остановочных пунктов сельского маршрута – 5 шт. | 2018-2025 | 0 | 0 | 100 | 0 |

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

Таблица 5.2

Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта

| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **фед. бюдж** | **бюдж. субъекта** | **бюдж. СП** | **внебюдж** |
| Нанесение разметки | 2017-2025 | 0 | 0 | 100 | 0 |

* 1. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Таблица 5.3

Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **фед. бюдж** | **бюдж. субъекта** | **бюдж. СП** | **внебюдж** |
| Обустройство пешеходных переходов | 2017-2019 | 0 | 0 | 100 | 0 |
| Установка и реконструкция ограждений | 2017-2025 | 0 | 0 | 100 | 0 |

* 1. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб

Мероприятия не предусматриваются.

* 1. Мероприятия по развитию сети дорог сельского поселения Шапша

Таблица 5.4

Мероприятия по развитию сети дорог

| **Наименование мероприятия** | **Протяженность, км** | **Местоположение дороги** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **фед. бюдж** | **бюдж. субъекта** | **бюдж. СП** | **Внебюдж.** |
| Выполнение работ по содержанию автомобильной дороги (Подъезд к д. Ярки) | 3,3 | Подъезд к д. Ярки | В рамках финансирования 2017-2019гг. |  |  | 100 |  |
| Ремонт внутрипоселковых дорог в СП Шапша | 0,2 | д. Шапша, ул. Таёжная | В рамках финансирования 2017г. |  |  | 100 |  |
| Ремонт внутрипоселковых дорог в СП Шапша | 0,037 | д. Шапша, ул. Молодёжная | В рамках финансирования 2017г. |  |  | 100 |  |
| Ремонт внутрипоселковых дорог в СП Шапша | 0,5 | д. Ярки, ул. Снежная | В рамках финансирования 2017г. |  |  | 100 |  |
| Ремонт внутрипоселковых дорог в СП Шапша | 0,141 | д. Ярки, ул. Лесная | В рамках финансирования 2017г. |  |  | 100 |  |
| Ремонт внутрипоселковых дорог в СП Шапша | 0,115 | д. Шапша, ул. Новая | В рамках финансирования 2017г. |  |  | 100 |  |
| Ремонт внутрипоселковых дорог в СП Шапша | 0,103 | д. Шапша, пер. Восточный | В рамках финансирования 2017г. |  |  | 100 |  |

1. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
   1. Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков

Таблица 6.1

Мероприятия по организации дорожного движения

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **фед. бюдж** | **бюдж. субъекта** | **бюдж. СП** | **внебюдж** |
| Установка отбойников | 2017-2025 |  |  | 100 |  |
| Изготовление новых знаков | 2017-2025 |  |  | 100 |  |

* 1. Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем

Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем на территории сельского поселения Шапша не планируются ввиду их нецелесообразности.

* 1. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности

Таблица 6.2

Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности

| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **фед. бюдж** | **бюдж. субъекта** | **бюдж. СП** | **внебюдж** |
| Актуализация проекта дорожного движения | 2018-2019 |  |  | 100 |  |
| Мониторинг реализации программы | 2017-2025 |  |  | 100 |  |

1. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Таблица 7.1

Оценка объемов и источников финансирования мероприятий

| **Мероприятия** | **Объем капитальных вложений, тыс. руб.** | | | | | | | | **Источник финансирования** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Итого** | **2017** | **2018** | **2019** | | **2020** | **2021** | **2022-2025** |
| **Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта:** | | | | | | | | | |
| *Автомобильный транспорт* | | | | | | | | | |
| Мероприятия не предусматриваются |  |  |  |  | |  |  |  |  |
| *Водный транспорт* | | | | | | | | | |
| Мероприятия не предусматриваются |  |  |  |  | |  |  |  |  |
| *Воздушный транспорт* | | | | | | | | | |
| Мероприятия не предусматриваются |  |  |  |  | |  |  |  |  |
| *Железнодорожный транспорт* | | | | | | | | | |
| Мероприятия не предусматриваются |  |  |  |  | |  |  |  |  |
| **Мероприятия по развитию транспорта общего пользования** | | | | | | | | | |
| Обустройство остановочных пунктов сельского маршрута –5 шт. | 100 |  | 40 | 60 | |  |  |  | Бюджет СП |
| **Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта** | | | | | | | | | |
| Нанесение разметки | 60 | 20 | 20 | 20 | |  |  |  | Бюджет СП |
| **Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения** | | | | | | | | | |
| Обустройство пешеходных переходов | 30 |  | 20 | 10 | |  |  |  | Бюджет СП |
| Установка и реконструкция ограждений | 150 |  | 100 | 50 | |  |  |  | Бюджет СП |
| **Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб** | | | | | | | | | |
| Мероприятия не предусматриваются |  |  |  |  | |  |  |  |  |
| **Мероприятия по развитию сети дорог** | | | | | | | | | |
| Выполнение работ по содержанию автомобильной дороги (Подъезд к д. Ярки) | 1902,2 | 1902,2 |  | |  |  |  |  | Бюджет СП |
| Ремонт внутрипоселковых дорог в СП Шапша | 5073,1 | 4230 | 843,1 | |  |  |  |  | Бюджет СП |
| Содержание внутрипоселковых дорог в СП Шапша | 9231,89 | 3075,89 | 3060 | | 3216 |  |  |  | Бюджет СП |
| **Всего** | **16647,19** | **9208,09** | **4083,1** | | **3356** |  |  |  |  |

Примечание: объем инвестиций необходимо уточнять по факту принятия решения о строительстве или реконструкции каждого объекта в индивидуальном порядке, кроме того объем средств будет уточняться после доведения лимитов бюджетных обязательств из бюджетов всех уровней на очередной финансовый год и плановый период.

1. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Цель программы – обеспечение нормативного соответствия и надежности функционирования транспортных систем, способствующих комфортным и безопасным условиям для проживания людей.

Таблица 8.1

Оценка эффективности мероприятий

| **Мероприятия** | **Наименование индикатора** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2025** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| а) мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры – авиационный транспорт | Число вертолетных площадок | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Количество отремонтированных вертолетных площадок в год, ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Число остановочных площадок | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Число мест стоянок транспорта дорожных служб | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| е) мероприятия по развитию сети дорог поселения | Развитие улично-дорожной сети, км | 15,488 | н/д | н/д | н/д | н/д | н/д |
| ж) комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков | Число зарегистрированных ДТП | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| з) мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем | Число внедренных ИТС | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |

1. **ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ ШАПША**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

* применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;
* координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;
* координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти ХМАО – Югра, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
* запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
* разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов;
* разработка предложений для исполнительных органов власти ХМАО – Югра по включению мероприятий, связанных с развитием объектов транспортной инфраструктуры сельского поселения Шапша, в состав государственных программ.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

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

Основными приоритетами развития транспортного комплекса сельского поселения Шапша должны стать:

на первом этапе (2017-2021 гг.):

* ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
* обустройство пешеходных переходов;
* реконструкция существующих вертолетных площадок;

на втором этапе (2022-2025 гг.):

* строительство улично-дорожной сети на территории муниципального образования;
* реконструкция и модернизация объектов транспортной инфраструктуры;
* расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;
* создание новых объектов транспортной инфраструктуры, отвечающих прогнозируемым потребностям предприятий и населения.

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

Транспортная система сельского поселения Шапша является элементом транспортной системы округа, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления сельского поселения. 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 по развитию транспортной инфраструктуры.

Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных Программой объектов транспортной инфраструктуры в целях обеспечения нормативного соответствия и надежности функционирования транспортных систем, способствующих комфортным и безопасным условиям для проживания людей на территории сельского поселения Шапша.

ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ ШАПША

ХАНТЫ-МАНСИЙСКОГО РАЙОНА

ХАНТЫ-МАНСИЙСКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА – ЮГРА

НА 2017-2021 ГОДЫ И НА ПЕРИОД ДО 2025 ГОДА

**Разработчик:**



**Общество с ограниченной ответственностью «ЭНЕРГОАУДИТ»**

Юридический/фактический адрес: 160011, г. Вологда, ул. Герцена, д. 56, оф. 202

тел/факс: 8 (8172) 75-60-06, 733-874, 730-800

адрес электронной почты: [energoaudit35@list.ru](mailto:energoaudit35@list.ru)

Свидетельство саморегулируемой организации № СРО № 3525255903-25022013-Э0183

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Генеральный директор** | **\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_** | **Антонов С.А.** |

**Заказчик:**

**Администрация сельского поселения Шапша**

Юридический адрес: 628508, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, Ханты-Мансийский р-н, д. Шапша, ул. Северная, д.6

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Глава сельского поселения Шапша** | **\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_** | **Овчерюкова Л.А.** |