Ханты-Мансийский автономный округ - Югра

Ханты-Мансийский район

**Муниципальное образование**

**сельское поселение Нялинское**

**АДМИНИСТРАЦИЯ СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ**

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

29.12.2017 г. № 75

*с. Нялинское*

Об утверждении муниципальной Программы «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры сельского поселения Нялинское на 2018-2027 годы»

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 года №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», Уставом сельского поселения Нялинское, постановлением администрации сельского поселения Нялинское от 14.11.2012 № 59 «О муниципальных программах сельского поселения Нялинское»:

1. Утвердить муниципальную Программу «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры сельского поселения Нялинское на 2018-2027 годы» согласно приложению.
2. Опубликовать (обнародовать) настоящее постановление на официальном информационном стенде сельского поселения Нялинское и разместить на официальном сайте Ханты-Мансийского района в сети Интернет [www.hmrn.ru](http://www.hmrn.ru) в разделе сельского поселения Нялинское.
3. Постановление вступает в силу после его официального опубликования (обнародования), но не ранее 1 января 2018 года.
4. Контроль за выполнением настоящего постановления оставляю за собой.

Глава сельского поселения Нялинское В.М.Коптяев

Приложение к

постановлению Администрации

сельского поселения Нялинское

от 29.12.2017 № 75

**Муниципальная Программа**

**«Комплексное развитие транспортной инфраструктуры сельского поселения Нялинское на 2018-2027 годы»**

с Нялинское

2017г.

**Раздел 1. Паспорт муниципальной программы**

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование Программы | Комплексное развитие транспортной инфраструктуры сельского поселения Нялинское на 2018-2027 годы (далее - Программа) |
| Правовое обоснование 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 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;  Устав сельского поселения Нялинское;  Генеральный план сельского поселения Нялинское. |
| Разработчик Программы | Администрация сельского поселения Нялинское |
| Муниципальный заказчик - координатор программы | Администрация сельского поселения Нялинское |
| Основные цели и  задачи Программы | Цели программы:  - развитие современной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение доступности и безопасности услуг транспортного комплекса для населения сельского поселения Нялинское, а также обеспечение безопасной эксплуатации тракторов, самоходных машин, других видов техники, аттракционов  - интеграция транспортной инфраструктуры сельского поселения в транспортную инфраструктуру Ханты-Мансийского автономного округа – Югры.  Для достижения указанных целей необходимо решение основных задач:  - обеспечение сохранности улично-дорожной сети сельского поселения Нялинское  - повышение безопасности, качества и эффективности транспортного облуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее – субъекты экономической деятельности) на территории поселения;  - обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;  - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к результатам хозяйственной деятельности, в т.ч. сокращение количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог;  - обеспечение условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения;  - повышение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры. |
| Сроки реализации Программы | 2018-2027 годы |
| Объемы и источники финансирования Программы | Общий объем финансирования Программы составляет в 2018-2027 годах – 21027,6 тыс. рублей за счет бюджетных средств разных уровней и привлечения внебюджетных источников.  Общий объем финансирования за счет средств бюджета сельского поселения Нялинское – 21027,6 тыс. руб.  в т.ч. по годам:   1. г. – 1889,1 тыс. руб.   2019 г. – 2126,5 тыс. руб.  2020 г. – 2126,5 тыс. руб.  2021 г. – 2126,5 тыс.руб.  2022 г. – 2126,5 тыс.руб.  2023 г. – 2126,5 тыс.руб.  2024 г. – 2126,5 тыс.руб.  2025 г. – 2126,5 тыс.руб.  2026 г. – 2126,5 тыс.руб.  2027 г. – 2126,5 тыс.руб.  Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год. Все суммы показаны в ценах соответствующего периода. |
| Целевые показатели программы | Целевые показатели могут быть в двух формах:  *- прогрессивные – показатели, которые* *ежегодно показывают приращение объема, количества выполненных работ, оказанных услуг*;  *- граничные – показатели, которые не должны превышать или быть меньше установленной границы.*  Технико-экономические показатели:  - площадь отремонтированного дорожного покрытия, тыс.м2;  - протяженность отремонтированных тротуаров, тыс.м.  - количество отремонтированных искусственных сооружений (канав, водопропусков, мостков и т.д.), ед.  - протяженность дорог, которые содержались в течении года, км/год  - количество пешеходных переходов, обустроенных согласно методическим рекомендациям, ед.  - установлено технических средств регулирования дорожного движения, ед.  - обновлено (заменено) технических средств регулирования дорожного движения, ед.  - установлено ограждающих конструкций, м.п.  - доля модернизированного оборудования уличного освещения, в % к общему количеству  - снижение затрат электроэнергии на уличное освещение, в % к базовому (2017) году  Социально-экономические показатели:  - обеспеченность населения сельского поселения доступными и качественными круглогодичными услугами общественного транспорта, %  - количество дорожно-транспортных происшествий, произошедших на территории сельского поселения, ед.  - количество погибших и тяжело пострадавших в результате ДТП на территории сельского поселения, чел. |
| Подпрограммы или основные мероприятия | Подпрограмма 1. Ремонт и содержание существующей улично-дорожной сети и инфраструктурных объектов:  - ремонт внутрипоселковых дорог  - ремонт тротуаров  - ремонт искусственных сооружений  - содержание дорог и сооружений  - обеспечение электроэнергией объектов улично-дорожной сети  Подпрограмма 2. Установка и обновление технических средств регулирования дорожного движения и обеспечения безопасности:  - установка технических средств регулирования дорожного движения  - обновление технических средств регулирования дорожного движения (замена)  - установка ограждающих конструкций  Подпрограмма 3. Снижение затрат электроэнергии на уличное освещение:  - модернизация уличного освещения, замена оборудования на более энергоэффективное  Подпрограмма 4. Развитие транспортной инфраструктуры в части развития воздушного транспорта:  - строительство взлетно-посадочной полосы для малой авиации  Подпрограмма 5. Строительство объектов транспортной инфраструктуры межмуниципального и регионального значения, предусмотренных Генеральным планом ХМАО-Югры и Генеральным планом сельского поселения Нялинское:  - газопровод высокого давления в с. Нялинское  - газопровод высокого давления в п. Пырьях  Подпрограмма 6. Строительство объектов транспортной инфраструктуры, предусмотренных Генеральным планом сельского поселения Нялинское:  - автодорога «Нялинское-Пырьях-Кышик-Лянтор»  - автозаправочная станция в п. Пырьях  - автостанция в п. Пырьях |

**Раздел 2. Характеристика проблемы, на решение которой направлена муниципальная программа**

* 1. **Основные термины и понятия**

*Транспортная инфраструктура* - это разновидность инфраструктуры, включающую в себя:

совокупность всех отраслей и предприятий транспорта, как выполняющих перевозки, так и обеспечивающих их выполнение и обслуживание,

систему коммуникаций и объектов пассажирского и грузового транспорта, в том числе улично-дорожную сеть, линии и сооружения внеуличного транспорта, объекты обслуживания пассажиров, объекты обработки грузов, объекты постоянного и временного хранения и технического обслуживания транспортных средств.

*Объект транспортной инфраструктуры* — это часть технологического комплекса, который может состоять из: магистралей, участков автомобильных дорог, тоннелей, мостов, вокзалов, станций, метрополитенов, терминалов, аэропортов, вертолетных площадок, морских и речных портов, железнодорожных и водных путей, а также иных, обеспечивающих функционирование транспортного комплекса зданий, сооружений, устройств и оборудования.

*Субъект транспортной инфраструктуры* – физические и юридические лица, которые на законном основании — например, на праве собственности или исходя из наличия разрешенного доступа, пользуются транспортной инфраструктурой.

*Транспортные средства* - устройства, предназначенные для перевозки физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, животных или оборудования, установленных на указанных транспортных средствах устройств, в значениях, определенных транспортными кодексами и уставами.

В зависимости от типа используемых для перевозки транспортных средств различают следующие *виды транспорта*:

автомобильный;

железнодорожный;

воздушный;

внутренний водный;

морской;

трубопроводный.

*Транспорт общего пользования* – транспорт, удовлетворяющий потребности организаций всех видов экономической деятельности и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающий различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения.

К перевозкам транспортом общего пользования относятся перевозки на коммерческой основе (за плату) пассажиров (включая граждан, пользующихся правом бесплатного проезда на общественном транспорте) или грузов. Перевозка, осуществляемая коммерческой организацией, признается перевозкой транспортом общего пользования, если из закона, иных правовых актов или выданного этой организации разрешения (лицензии) вытекает, что эта организация обязана осуществить перевозки грузов, пассажиров и багажа по обращению любого гражданина или юридического лица.

*Организация транспорта* – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, предоставляющие транспортные услуги физическим и юридическим лицам в качестве основного вида деятельности.

*Дорога* — обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии.

*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.

*Автомобильные дороги общего пользования* — автомобильные дороги, предназначенные для движения транспортных средств неограниченного круга лиц.

К автомобильным дорогам общего пользования относятся:

- дороги федерального значения, относящиеся к собственности Российской Федерации;

- дороги регионального или межмуниципального значения, относящиеся к собственности субъектов Российской Федерации;

- дороги местного значения, относящиеся к собственности муниципальных образований, включая относящиеся к собственности поселений, муниципальных районов, городских округов.

*Грунтовая дорога (в просторечии грунтовка)* — автомобильная или тракторная дорога, построенная из природного грунта или грунта с добавками других материалов. Согласно российской строительной терминологии это дороги, имеющие дорожные одежды низшего типа по классификации СНиП 2.05.02-08 или с отсутствующей одеждой.

*Покрытие дорожное щебеночное* – покрытие переходного типа, построенное из необработанных дробленых каменных материалов с расклинкой мелким щебнем и уплотнением с поливкой водой. Возможно применение плотных щебеночных смесей оптимального состава без расклинки. Щебеночные покрытия, устраивают на дорогах IV и V категорий при небольшой интенсивности движения (до 200 автомобилей в сутки). Для устройства щебеночных покрытий применяют искусственно дробленый каменный материал, чаще известняковый, имеющий прочность при сжатии не ниже 600 кгс/см2.

*Дорожное хозяйство* - часть отрасли материального производства, призванная совместно с автомобилями наиболее полно удовлетворять потребности народного хозяйства и населения в автомобильных перевозках. Включает сеть автомобильных дорог общего пользования со всеми сооружениями, необходимыми для ее нормальной эксплуатации, а также предприятия и организации по ремонту и содержанию этих дорог.

*Дорожные инженерные устройства* – комплекс сооружений, предназначенных для обеспечения безопасности и непрерывности движения, обслуживания пассажиров, водителей и автомобилей в пути следования. Дорожные инженерные устройства включают: автобусные остановки, переходно-скоростные полосы; площадки для остановок и стоянок автомобилей; площадки отдыха и павильоны для ожидания автобусов; устройства для защиты дорог от снежных лавин, заносов; линии связи и освещение дорог.

*Зимник (автозимник)* — автомобильная дорога, эксплуатация которой возможна только в зимних условиях, при минусовой температуре. Для устройства зимника снег уплотняют и разгребают грейдерами, на реках намораживают ледовые переправы. Зимник может также проходить непосредственно по замёрзшему льду рек и озёр.

*Лесовозная дорога* — путь сообщения, предназначенный для вывозки лесоматериалов с лесосек до места складирования или переработки, а также перевозки грузов в пределах зоны деятельности лесозаготовительного предприятия.

*Посадочная площадка вертолета (вертолетная площадка)* – земельный участок или специально подготовленная площадь минимально допустимых размеров на каких-либо сооружениях (крыши зданий, надводные платформы и т.д.), обеспечивающая регулярные или эпизодические взлеты и посадки вертолетов без использования влияния воздушной подушки.

*Водные пути* - это используемые для различных перевозок водные пространства - океаны, моря, озера, образуемые речными гидроузлами водохранилища и подпертые бьефы, и водотоки (реки, их притоки и каналы).

*Причал* — специально оборудованное место у берега для швартовки судна или лодок с целью грузовых, пассажирских, ремонтных и прочих операций, а также с целью безопасного от непогоды ожидания. Причал может быть устроен в виде пирса, набережной, пристани или дебаркадера.

*Дебаркадер* (фр. débarcadère, от débarquer — выгружать, высаживать на берег) — элемент транспортной или складской инфраструктуры, предназначенный для непосредственной перегрузки (выгрузки или погрузки) пассажиров и грузов, а также размещения специального оборудования и помещений, предназначенных для организации погрузочно-разгрузочных работ. Наиболее часто представляет собой плавучую пристань, причальное сооружение в виде судна или понтона, стационарно установленное (обычно в речном порту) и предназначенное для стоянки грузовых и пассажирских судов, а также любой обособленный элемент (стационарный или плавучий) портовой (причальной) инфраструктуры, имеющий грузовую площадку и вынесенный за пределы причальной (береговой) линии.

* 1. **Анализ положения поселения в структуре пространственной организации Ханты-Мансийского района и ХМАО-Югры**

Сельское поселение Нялинское (далее – сельское поселение) - входит в состав Ханты-Мансийского района (далее – район) Ханты-Мансийского автономного округа – Югра (далее ХМАО-Югра, округ).

Административный центр округа - г. Ханты-Мансийск.

Административный центр района – г. Ханты-Мансийск.

Административный центр сельского поселения – с. Нялинское.

ХМАО-Югра занимает центральную часть Западно-Сибирской равнины, протянувшись с запада на восток почти на 1400 км от Уральского горного хребта до Обско-Енисейского водораздела. Граничит с Ямало-Ненецким автономным округом, Красноярским краем, Томской областью, Тюменской областью, Свердловской областью и Республикой Коми. С севера на юг округ простирается приблизительно на 800 км, располагаясь в промежутке между 58º30′ и 65º30′ северной широты. Протяжённость границ округа составляет 4750 км.

Округ находится в часовой зоне Екатеринбургское время. Смещение UTC относительно составляет +5:00. Разница с Москвой составляет 2 часа.

Климат округа умеренный континентальный, характеризуется быстрой сменой погодных условий, особенно в переходные периоды — от осени к зиме и от весны к лету. На формирование климата существенное влияние оказывают защищенность территории с запада Уральским хребтом и открытость территории с севера, способствующая проникновению холодных арктических масс. Зима суровая и продолжительная с устойчивым снежным покровом, лето короткое и сравнительно тёплое. Средняя температура января по округу колеблется в пределах −18…−24 ºC. Летом преобладающее направление ветра северное, в отличие от зимы, когда чаще наблюдается южный ветер. Годовое количество осадков — 400—620 мм.

Годовая продолжительность солнечного сияния по округу составляет 1600—1900 часов.

Основные реки — Обь и её нижний приток Иртыш. Значительными реками округа являются притоки Оби — правые: Вах, Аган, Тромъёган, Лямин, Пим, Назым, Казым; левые: Большой Юган, Большой Салым, Северная Сосьва, а также притоки Иртыша — реки Конда, Согом.

Сельское поселение расположено к северо-востоку от г. Ханты-Мансийска в бассейне реки Обь. Расстояние от центра г. Ханты-Мансийска до центра с. Нялинское по прямой составляет 43,2 км.

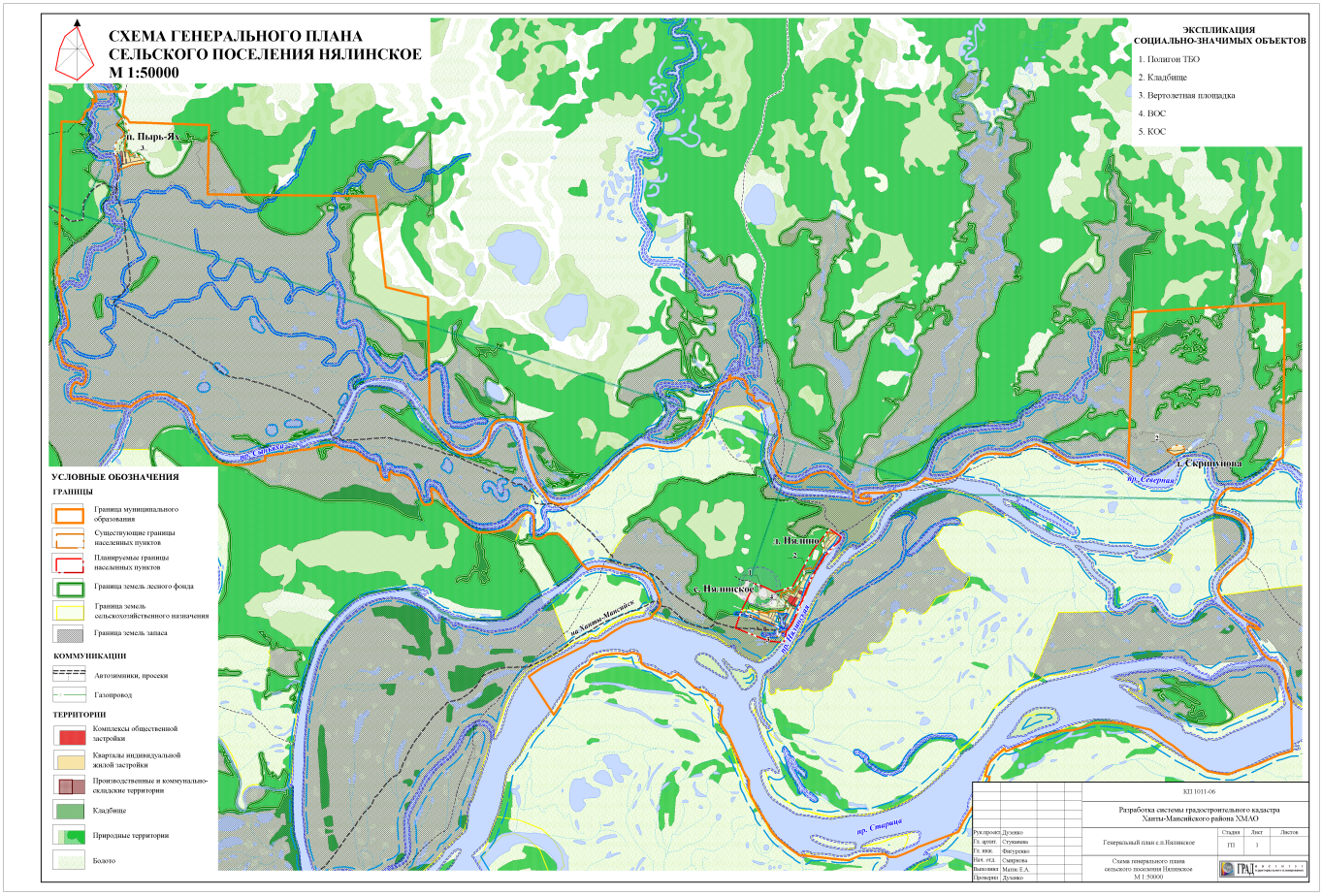
В составе сельского поселения четыре населенных пункта:

село Нялинское

деревня Нялина (граничит с с.Нялинское)

поселок Пырьях (22,2 км. от с.Нялинское)

деревня Скрипунова (11,5 км. от с.Нялинское)



* 1. **Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры сельского поселения**

Несмотря на близкое расположение к административному центру округа, все населенные пункты сельского поселения Нялинское являются труднодоступными (отсутствует автотранспортное или железнодорожное сообщение круглогодичного действия).

* + 1. *Внешняя транспортная инфраструктура*

Внешняя транспортная инфраструктура обеспечивает транспортное сообщение населенных пунктов сельского поселения с населенными пунктами иных муниципальных образований и систем транспортной инфраструктуры района и округа.

Основные перевозки грузов и товаров в округе осуществляются водным и железнодорожным транспортом; 29% перевозится автомобильным транспортом и 2 % перевозок приходятся на авиацию.

*Железнодорожный транспорт*

Железнодорожные перевозки характеризуются: независимостью от климатических условий, времени года, времени суток; высокой пропускной и провозной способностью; невысокой стоимостью перевозок по сравнению с другими видами транспорта (за исключением трубопроводного и водного); массовостью перевозок; широкой номенклатурой перевозимых грузов; капиталоемкостью сооружения железных дорог (высокой первоначальной стоимостью основных фондов).

Общая протяжённость железнодорожных путей на территории ХМАО-Югры составляет 1106 км. На территории Ханты-Мансийского района сеть железнодорожных путей отсутствует. Ближайшая железнодорожная станция расположена в г. Сургут.

*Автомобильные дороги и автомобильный транспорт*

Автомобильный транспорт характеризуется высокой маневренностью, возможностью прямой доставки грузов «от двери до двери» и сравнительно высокой скоростью доставки грузов (500-800 км/сут.). Средняя себестоимость перевозок грузов на автомобильном транспорте в 20-25 раз выше, чем на железнодорожном.

Общая протяженность автомобильных дорог на территории ХМАО-Югры по итогам 2016 года 28 517,3 км, из них общего пользования: федерального значения – 345 км, регионального или межмуниципального значения - 2 768 км, местного значения – 3 790,4 км; частных дорог – 21 613,9 км. Для обеспечения транспортной доступности поселений, не имеющих круглогодичной связи по автомобильным дорогам, в зимний период выполняются работы по устройству 2 488,94 км зимних автомобильных дорог межмуниципального значения, включая 17,064 км ледовых переправ.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования районного значения в Ханты-Мансийском районе по состоянию на 1 января 2017 года составила 205,0 км, в том числе дорог с твердым покрытием (асфальтобетонных, щебеночно-гравийных) – 73 км или 36% от общей протяженности дорог. Большая часть территории района находится в затопляемой в паводковый период пойме рек, поэтому движение автомобильного транспорта по району осуществляется, в основном, в зимний период по автозимникам. Ежегодно в районе строится 441,7 км зимних автомобильных дорог и 7,2 км ледовых переправ через 13 рек и проток (в т.ч. магистральные реки Обь, Иртыш, Конда).

В сеть автозимников Ханты-Мансийского района в направлении г. Ханты-Мансийска на зимний период включаются следующие населенные пункты сельского поселения Нялинское: село Нялинское, деревня Нялина (через село Нялинское) и поселок Пырьях. Деревня Скрипунова сетью автозимников не охватывается в связи с малой численностью зарегистрированных (4 человека на 01.01.2017г.) и отсутствием постоянно-проживающих. Общая протяженность автозимника 55,6 км., в том числе ледовых переправ – 1,4 км.

Не смотря на удобство перевозки грузов по автозимникам, они ограничены допустимой массой транспортного средства на переправах, доступным к использованию типом транспортного средства, низкой интенсивностью движения.

Жителями и гостями сельского поселения, организациями автозимник активно используется для перевозки грузов и пассажиров на личном транспорте.

В период действия автозимника регулярно выполняются пассажирские рейсы микроавтобусов и вахтовок на базе автомобиля Урал по маршрутам Ханты-Мансийск – Нялинское – Ханты-Мансийск, Ханты-Мансийск – Пырьях – Кышик – Ханты-Мансийск.

*Воздушный транспорт*

Воздушный транспорт характеризуется:

наличием естественной среды, играющей роль «транспортного коридора»;

высокой скоростью доставки грузов и пассажиров в любые, самые отдаленные точки;

высокой себестоимостью перевозок (в 60-70 раз выше железнодорожной);

высокой энергоемкостью;

зависимостью от погодных условий;

ограниченностью габаритов и веса перевозимого груза.

Дальнемагистральная авиация связывает большинство крупных городов ХМАО-Югры с Москвой, Санкт-Петербургом, Самарой, Краснодаром, Сочи и т. д. Малая авиация (небольшие самолёты, вертолёты) является основой транспортной логистики для нефтегазового сектора экономики и для обеспечения пассажирских, грузовых перевозок и почтового сообщения в отношении отдалённых и труднодоступных населённых пунктов.

Авиационные перевозки по местным воздушным линиям в Ханты-Мансийском районе осуществляет АО «ЮТэйр – Вертолетные услуги» вертолётами МИ-8Т согласно утвержденному расписанию в весенний и осенний межнавигационные периоды. В сельском поселении Нялинское авиационными перевозками охватываются село Нялинское, деревня Нялина и поселок Пырьях. В периоды весенней и осенней распутицы в сельское поселение Нялинское осуществляется по два рейса в неделю по следующим маршрутам: Ханты-Мансийск – Зенково – Селиярово – Нялинское – Ханты-Мансийск; Ханты-Мансийск – Пырьях – Кышик – Ханты-Мансийск. Деревня Скрипунова авиационными перевозками не охватывается в связи с малой численностью зарегистрированных (4 человека на 01.01.2017г.) и отсутствием постоянно-проживающих. Почтовое сообщение д. Скрипунова осуществляется через почтовое отделение с. Нялинское. Рейс вертолёта в с. Нялинское и д. Нялина осуществляется совместно, т.к. населенные пункты граничат между собой. Для обеспечения полетов на территории сельского поселения круглогодично функционируют две обустроенные вертолетные площадки (в с. Нялинское, и в п. Пырьях). Содержание и обустройство площадок обеспечивается Администрацией сельского поселения Нялинское в рамках реализации мероприятия 3.1.2.6 «Содержание и эксплуатация вертолетных площадок. Сельское поселение Нялинское» Подпрограммы 3 «Осуществление дорожной деятельности в части содержания автомобильных дорог общего пользования районного значения» Муниципальной программы «Развитие транспортной системы на территории Ханты-Мансийского района 2014 – 2019 годы».

*Водный (речной) транспорт*

Речной транспорт характеризуется: наличием естественного водного пути (русла рек, проток, притоков); отсутствием ограничений в грузоподъемности транспортного флота; приемлемой скоростью доставки грузов (280-300 км/сут.); малой энергоемкостью; относительно невысокой себестоимостью перевозок грузов (в среднем на 20% ниже, чем на железнодорожном); сезонностью работы (средняя продолжительность навигации — около 180 суток); необходимостью поддержания гарантированных глубин; извилистостью судового хода.

Наличие речного судоходства, пожалуй, одна из самых ярких характеристик перевозок в ХМАО-Югре, отличающая ее от многих других субъектов РФ. Общая протяженность судоходных водных путей на территории ХМАО-Югры более 5,6 тыс. км (крупнейшие речные магистрали — Обь, Иртыш; более мелкие реки — Конда, Казым, Северная Сосьва, Аган, Троняган, Вах, Назым и другие). Около 80% населенных пунктов округа расположены вблизи судоходных рек. Особенностью населенных пунктов является то, что их довольно много, притом что они зачастую небольшие по размерам. Речные перевозки играют в ХМАО-Югре существенную роль: недостаточно разветвленную сеть автомобильных и железных дорог здесь всегда компенсировали пути водные, и им в ряде районов альтернативы нет. Пассажирские суда обеспечивают связь между крупными и малыми населенными пунктами, где нет постоянно действующих дорог. Перевозка объемных, насыпных и жидких грузов, транспорта часто доступна только речным грузовым транспортом. Так, например, осуществляется массовая доставка в малые населенные пункты каменного угля, жидкого топлива, строительных материалов, спецтехники.

Пассажирские речные перевозки в округе полностью контролируются органами власти. Открытое акционерное общество «СЕВЕРРЕЧФЛОТ» создано постановлением Губернатора Ханты-Мансийского автономного округа от 30 января 1998 года №26. В настоящие время компания АО «СЕВЕРРЕЧФЛОТ» занимается пассажирскими и грузовыми перевозками. Его работа преимущественно ориентирована на организацию пассажирских перевозок в тех районах округа, где водный путь остается единственным доступным средством сообщения.

В связи с географическим расположением Ханты-Мансийского района наибольший удельный вес на сегодняшний день имеет речной транспорт, который в период навигации обеспечивает доставку различных грузов и более 70 процентов пассажирских перевозок.

В село Нялинское и деревню Нялина (совместно) в навигационный период организуется ежедневный маршрут Ханты-Мансийск – Нялинское – Ханты-Мансийск пассажирского судна «Линда» с ночной стоянкой в с. Нялинское. Также в с. Нялинское заходит транзитное пассажирское судно, следующее по маршрутам Ханты-Мансийск – Сургут и Сургут – Ханты-Мансийск. Причал оборудуется дебаркадером (АО «СЕВЕРРЕЧФЛОТ»), пешеходными трапами и щитом подключения электроэнергии (АСП Нялинское).

В поселок Пырьях в навигационный период, а также с момента установления ледового покрова до открытия автозимника по маршруту Ханты-Мансийск – Пырьях – Ханты-Мансийск три раза в неделю осуществляются рейсы судна на воздушной подушке «Югорский». Использование иных речных судов для перевозки пассажиров невозможно в связи с малой глубиной прилегающих водных путей. Для посадки-высадки пассажиров специально оборудованного причала не требуется.

Деревня Скрипунова пассажирскими речными перевозками не охватывается в связи с малой численностью зарегистрированных (4 человека на 01.01.2017г.) и отсутствием постоянно-проживающих.

Грузовыми речными перевозками в ХМАО-Югре занимаются различные типы и формы организаций. Крупных, работающих не только в округе, но и в соседних регионах, не так много: Иртышское, Обь-Иртышское, Западно-Сибирское речные пароходства и Томская судоходная компания. Небольших местных компаний в границах округа — гораздо больше: по данным управления транспорта, порядка 500. В распоряжении каждой, как правило, от 5 до 15 судов с мелкой осадкой, в основном рассчитанных на движение по боковым рекам. Такие компании играют ключевую роль в перевозках по округу: крупные компании работают на магистральных реках, а по боковым рекам и протокам груз развозят именно небольшие суда частных компаний.

В село Нялинское и деревню Нялина (совместно) в связи с близким расположением к основной водной магистрали (р. Обь) в течение всего навигационного периода доступны грузоперевозки речным транспортом различной осадки, в том числе с использованием специализированных плавсредств (баржи, плавкраны).

В поселок Пырьях и деревню Скрипунова доставка грузов речным транспортом весьма ограничена. Так п. Пырьях доступен для речных грузоперевозок только с использованием маломерных судов и судов малой осадки в ограниченный период навигации (май-июнь). Доступ речных судов в д. Скрипунова также ограничен в связи с расположением вблизи второстепенных водных путей с малой глубиной осуществляется преимущественно с использованием маломерных судов.

Населением сельского поселения Нялинское весь период навигации широко используются личные маломерные суда, в том числе для межмуниципальной перевозки малых объемов грузов, ведения рыболовства.

*Трубопроводный транспорт*

К трубопроводному транспорту относятся магистральные нефте- и газопроводы, а также продуктопроводы. Значимость трубопроводного транспорта определяется значительной удаленностью основных месторождений нефти и газа от потребителей.

Строительство трубопроводов в ХМАО-Югре ведется с момента начала промышленной эксплуатации нефтегазовых месторождений в г. Урае и Нефтеюганске (1964 год). Общая протяженность сети промысловой трубопроводной системы округа составляет более 110 тыс. км. Кроме того, по территории округа проходят магистральные газопроводы и нефтепроводы, длина которых составляет около 16 тысяч километров.

На текущий момент населенные пункты сельского поселения Нялинское не включены в систему трубопроводов ХМАО-Югры как потребители газа. В схеме территориального планирования Ханты-Мансийского автономного округа – Югры, утвержденной постановлением Правительства ХМАО-Югры от 26 декабря 2014 года N 506-п, предусмотрено строительство двух газопроводов высокого давления до населенных пунктов сельского поселения Нялинское:

- газопровод высокого давления г. Ханты-Мансийск – с. Нялинское – с. Селиярово (диаметр 160-225 мм, протяженность 94,9 км., срок строительства 2035 г.);

- газопровод высокого давления Ханты-Мансийский район – п. Пырьях – с. Кышик (диаметр 160 мм., протяженность 39,8 км., срок строительства 2035 г.).

В связи с тем, что срок строительства газопроводов превышает срок реализации настоящей Программы развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Нялинское (2027 год), то далее развитие трубопроводного транспорта рассматривать не будем.

* + 1. *Внутренняя транспортная инфраструктура*

Внутренняя транспортная инфраструктура сельского поселения Нялинское обеспечивает транспортную и пешеходную доступность инфраструктурных, социальных, общественных и жилых объектов в пределах населенных пунктов сельского поселения, способствует развитию эффективного взаимодействия между гражданами и организациями, участвующими в различных правоотношениях.

Внутренняя транспортная инфраструктура сельского поселения Нялинское представлена улично-дорожной сетью включающей: внутрипоселковые дороги, тротуары, канавы и водопропуски, уличное освещение, средства организации дорожного движения (представлена в Приложении 1). В связи с труднодоступностью населенных пунктов, входящих в состав сельского поселения Нялинское, внутренняя транспортная инфраструктура большую часть года изолирована от районной и окружной сети автодорог. В период работы автозимника сеть внутрипоселковых дорог с. Нялинское, д. Нялина и п. Пырьях полноценно функционируют совместно с сетью автодорог Ханты-Мансийского района и ХМАО-Югры.

* 1. **Социально-экономическая характеристика поселения, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса.**

*Производство промышленной продукции.*

Практически весь объем промышленного производства приходится на производство и передачу тепла (80,6%). Производство электроэнергии прекращено с 01.07.2016г. в связи с подключением к ЛЭП. Остальная доля (19,4%) приходится на заготовку древесины и выпечку хлеба. Законченный строительством в начале 2017 года цех по переработке рыбы в производстве промышленной продукции еще не задействован. Все виды производства отличаются дороговизной и нестабильностью вследствие полной зависимости от привозного сырья. Подведенные итоги социально-экономического развития поселения дают резкое снижение производства в 2017 году вследствие подключения ЛЭП в середине 2016 года. В последующие годы (в 2018-2020 гг.) прогнозируем рост промпроизводства по отношению к 2017г.. Здесь следует отметить, что значительное влияние на рост объемов промпроизводства в денежном выражении оказывают инфляционные ожидания и рост тарифов, т.к основную долю промпроизводства занимает отрасль с регулируемыми тарифами. Также при оценке прогноза следует учитывать существующие ограничения в изменении объемов промпроизводства в натуральном выражении.

Основной объем производства теплоэнергии приходиться на с. Нялинское. Здесь осуществляется теплоснабжение всех объектов образования, здравоохранения, культуры, управления, коммунальных объектов (скважины, водонапорные башни) и часть жилого сектора. В п. Пырьях котельная отапливает только здание школы, ФАП и несколько жилых домов. Объем выработки во многом зависит от погодных условий, качества угля, физического износа тепловых сетей и качества оборудования котельных. В 2016 году в с. Нялинское осуществлен ввод новой котельной, что должно было стабилизировало подачу теплоэнергии и увеличить итоговое потребление, но по итогам прошедшего 2016 года и оценке 2017 года объем теплопотребления не достигает уровня 2014 года..

Производство пищевой продукции в сельском поселении представлено только хлебопечением. Пекарня находится в с. Нялинское. Ее производственной мощности достаточно для полного обеспечения потребности населения, школ и детсада в хлебе и хлебобулочных изделиях, но к настоящему моменту пекарня еще не вышла достаточный уровень хлебопечения. С начала 2017 года еще несколько индивидуальных предпринимателей присоединились к производству хлеба и хлебобулочных изделий на продажу, но объемы производимой ими продукции очень незначительно.

Таким образом, можно сделать вывод, что даже при самом благоприятном варианте прогноза производства промышленной продукции в разрезе отраслей в натуральном выражении рост объемов производства в стоимостном выражении будет происходить в основном за счет роста тарифов и инфляционных ожиданий. Сокращения внутреннего промышленного производства как это произошло в 2016 году более не ожидается.

График 1

Отгружено товаров собственного производства, выполнено работ и услуг собственными силами, млн.руб. в сопоставимых ценах 2014 г.

*Демография.*

В последние годы наблюдалась некоторая стагнация среднегодовой численности населения на уровне 0,9 тыс.чел.. В 2015 году произошло снижение численности населения в связи с ликвидацией Нялинское коррекционной школы-интернат. Отрытие Кадетской школы (также с интернатом) уже привело к увеличению численности постоянного населения. При этом планируется дальнейшее развитие школы, что также повлечет рост численности. При этом колебания численности происходит в большей степени за счет миграционного прироста и в меньшей степени – за счет увеличения рождаемости и снижения смертности. Прогноз численности населения даем в коридоре 1,1-1,4 тыс.чел.

График 2

Численность постоянного населения (среднегодовая), тыс.чел.



*Труд и занятость.*

По оценке 2017 года в организациях сельского поселения Нялинское на конец года будет занято 269 человек.

Поскольку в прошлые годы проводилось сокращение числа работающих в организациях бюджетной сферы, и открытие нового образовательного учреждения на материально-технической базе ликвидированного, то на последующие годы планируем численность занятых в организациях в коридоре 257-287 человек. Наиболее существенным фактором в изменении числа занятых в организациях поселения будет темп развития Кадетской школы-интерната.

Также здесь следует отметить, что из всего экономически активного населения 30-40% стабильно работает вне сельского поселения, в том числе индивидуальные предприниматели, зарегистрированные в населенных пунктах сельского поселения Нялинское.

В последние годы наблюдаем снижение численности безработных в связи с трудоустройством сокращенных ранее работников бюджетной сферы. Наиболее интенсивно снизилась численность безработных в 2016 году (на 70%). При такой тенденции можно было бы ожидать сведения численности безработных к нулю, но такая ситуация маловероятна. Прогнозируем колебание среднегодовой численности безработных от 2 до 8 человек с последующей тенденцией к снижению. Таким образом, численность официально зарегистрированных безработных в 2019 году прогнозируем от 2 до 6 человек. При этом стоить отметить, что численность незанятых граждан снижается незначительно и на текущий год составляет около 80 человек.

График 3

Численность экономически активного населения (занятые в экономике и безработные), чел.



*Рынок товаров и услуг.*

В 2016 году наблюдалось снижение оборота розничной торговли в связи с ликвидацией учреждения и миграционным оттоком населения. По оценке 2017 года ожидаем, что оборот розничной торговли приблизится к уровню 2014 года, но не превысит его. На последующие годы ожидаем рост оборотов розничной торговли, но он будет незначительным.

На рынке платных услуг населению прогнозируем рост объема оказываемых услуг населению, рассчитанный по индексам-дефляторам минэкономразвития. Поскольку порядка 80% в объеме услуг занимают такие сферы, как коммунальное хозяйство, связь, услуги банка, то рост объемов услуг можно объяснить значительным ростом тарифов и инфляционными ожиданиями.

График 4

Оборот розничной торговли, тыс.руб. в ценах соответствующих лет



График 5

Объем платных услуг населению, тыс.руб. в ценах соответствующих лет



*градостроительная деятельность на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта,*

Градостроительная деятельность на территории сельского поселения Нялинское ведется в соответствии с Генеральным планом, правилами землепользования и застройки территории сельского поселения Нялинское.

*оценка транспортного спроса*

Транспортный спрос – устойчивый объем, совершаемых транспортных перемещений, сложившийся в результате социально-экономических процессов, проходящих на отдельной территории. Транспортный спрос учитывает транспортные потребности сообщества, даже если эти потребности удовлетворены частично или неудовлетворенны совсем. Подобно транспортному предложению, транспортный спрос выражается в терминах числа людей, объема, или массы груза в единицу времени и места.

Поскольку объекты социальной инфраструктуры, торговые объекты, организации и предприятия, дислоцированные на территории сельского поселения, не имеют пешеходных и транспортных ограничений доступности для населения, основа транспортного спроса складывается из потребности населения и юридических лиц в обеспечении и развитии внешних перевозок грузов и пассажиров.

Рассмотрим текущую потребность в перевозках (транспортный спрос), сложившуюся в сельском поселении Нялинское на декабрь 2017 г. (Таблица 1).

Таблица 1.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №№  п/п | Показатели | Объем перевозок в год:  - человек (пассажиров),  - тонн полезного груза | Доля в общем объеме перевозок:  % в пассажирских перевозках, либо в грузоперевозках |
| 1 | Общая потребность в пассажирских перевозках\* | 81600 человек (пассажиров) | 100% |
| 2 | Объем пассажирских перевозок общественным автотранспортом (по автозимнику) | 4536 человек (пассажиров) | 5,5% |
| 3 | Объем пассажирских перевозок общественным водным транспортом | 23616 человек (пассажиров) | 28,9% |
| 4 | Объем пассажирских перевозок общественным воздушным транспортом | 1440 человек (пассажиров) | 1,8% |
| 5 | Расчетный объем поездок на личном и служебном транспорте, включая авто-, мототранспорт и водный транспорт\* | 52008 человек (пассажиров) | 63,8% |
| 6 | Общая потребность в грузовых перевозках\*\*\* | 1 900 тонн полезного груза | 100% |

В основе расчетов потребности в перевозках будем опираться на следующие показатели:

- \*Численность пассажиров: постоянно проживающие жители сельского поселения и временно пребывающие на территории поселения (гости, учащиеся, прибывшие на работу) – 1700 чел.

- \*Средняя потребность в пассажирских перевозках в одном направлении для одного пассажира, т.е. выезд в иные населенные пункты либо въезд в сельское поселение, исходя из необходимости совершить две поездки в месяц без учета направления и цели поездки, – 48 поездок в год.

- \*\*Расчет объема поездок на личном транспорте произведем из общей потребности в пассажирских перевозках уменьшенной на объем перевозок общественным транспортом.

- \*\*\*Потребность в грузовых перевозках в год в одном направлении для всех потребителей транспортных услуг, включая перевозки энергоресурсов, строительных материалов, пищевых продуктов, товары промышленной группы, транспортные средства – 1 900 тыс.тонн.. При этом учитываем, что подавляющая доля перевозок приходиться на водный транспорт. Распределение грузовых перевозок по видам транспорта производить не будем, т.к. для их осуществления наиболее доступен водный транспорт, перевозки по автозимнику сильно ограничены допустимой нагрузкой на ледовые переправы (может сильно меняться), перевозки воздушным транспортом еще более ограничены по весу и объему.

* 1. **Характеристика функционирования и показатели работы внутренней транспортной инфраструктуры сельского поселения по видам транспорта. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами).**

Внутренняя транспортная инфраструктура сельского поселения Нялинское функционирует круглогодично. Обеспечением ее функционирования занимается АСП Нялинское. В связи с отсутствием внешних автомобильных дорог уровень автомобилизации села, а значит и интенсивность движения, низкие. На наиболее оживленных улицах (ул. Мира, с. Нялинское, ул. Киселева, д. Нялина) интенсивность движения обычно не превышает 20 автомобилей в час. В с. Нялинское, д. Нялина и п. Пырьях все дороги VI категории – дороги с твердым покрытием переходного типа из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые, включая плиты. В д. Скрипунова все дороги категории грунтовые (из грунтов местных малопрочных материалов), шлака.

Основными транспортными средствами у населения являются автомобили (преимущественно УАЗ, Нива), мототранспорт (снегоходы, квадроциклы, мотоциклы), моторные лодки с подвесными моторами. Использование вездеходов и гужевого транспорта проявляется единично и нерегулярно. Организациями используется в основном спецтехника: трактора (гусеничные и колесные), спецмашины высокой проходимости. Общественный транспорт для внутренних перевозок отсутсвует.

*Легковой автотранспорт*

Количество легкового транспорта (личного и служебного) оценивается на конец 2016 года в 110 автомобилей при средней численности постоянно проживающего населения 1002 человека, что ниже показателя округа – 318 автомобилей на 1000 человек населения. Низкое развитие легкового транспорта связано с изолированностью транспортной сети населенных пунктов в течении 9 и более месяцев в течение года. Основная масса легкового транспорта является личным, в собственности организаций всего 5 легковых автомобиля. Легковой транспорт используется для перевозки пассажиров и мелких грузов по территории поселения, а также для осуществления внешнего транспортного сообщения в период действия автозимника. Интенсивность движения по внутрипоселковым автодорогам повышается в период действия автозимника за счет въезда на территорию поселения автомобилей из иных населенных пунктов, но по наблюдениям не превышает 30 автомобилей в час в пиковые часы (с 11:00 до 19:00 часов). Основная масса легкового транспорта размещается владельцами на территории приусадебных участков. Очень незначительная часть транспорта размещается на обочинах дорог, при этом не создается помех для движения по автодорогам иному транспорту.

*Грузовой автотранспорт и спецтехника*

Грузовой автотранспорт и спецтехника сельского поселения представлены автомобилями (6 единиц), тракторами (6 единиц), прицепами (2 единицы). Из них три единицы техники в частной собственности, остальные 9 единиц в собственности организаций. Наибольшая грузоподъемность местной техники – 10 тонн. При этом основной объем грузоперевозок приходится на внешние, для чего привлекается грузовая техника из иных населенных пунктов. Также для производства некоторых работ (земляные работы, дорожные работы) обычно привлекается техника из иных населенных пунктов, доставляемая на территорию сельского поселения водным транспортом. Также, в период действия автозимника осуществляется доставка в поселение и вывоз из поселения грузов не превышающих по массе полезного груза 5 тонн. При этом въезд на территорию поселения грузовых и специализированных транспортных средств носит кратковременный характер, и не оказывает влияния на интенсивность движения транспортных средств, а также на их размещение на территории поселения.

*Мототранспорт*

В качестве альтернативы легковому автотранспорту, а также для более эффективного передвижения по межселенной территории (бездорожью), населением активно используется следующие виды мототранспорта: снегоходы, квадроциклы, мотоциклы. Количество мототехники на территории поселения оценивается в 70 единиц. Для обеспечения использования зимнего транспорта при обслуживании дорог обеспечивается укатывание снега на поверхности дороги толщиной не менее 5 см.

*Водный транспорт*

Особенности территориального положения населенных пунктов сельского поселения и распространение рыболовства обуславливает наличие водного транспорта, представленного маломерными судами (моторными лодками). Всего на территории поселения зарегистрировано 89 маломерных судов. Из них 1 единица в собственности организации, остальные – в частной собственности. Причалов для маломерных судов на территории поселения не обустраивается. Хранение маломерных судов обеспечивается владельцами вне береговой полосы, на территории домовладений и приусадебных участков.

*Пешеходное движение*

Для обеспечения безопасного пешеходного движения на улицах наибольшей транспортной нагрузки устроены тротуары, представляющие собой деревянные настилы шириной от 0,6 м. до 0,75 м. Протяженность тротуаров и их расположение по улицам населенных пунктов отражено в Приложении 1.

Ограничений движения пешеходов и велосипедистов по внутрипоселковым дорогам на территории сельского поселения Нялинское не установлено.

* 1. **Характеристика сети дорог поселения, параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие, экологическую нагрузку на окружающую среду автомобильного транспорта и экономические потери), оценка качества содержания дорог.**

Сеть дорог сельского поселения Нялинское и их характеристика (размеры, категория, тип покрытия) представлены в Приложении 1.

Максимальная разрешенная скорость движения транспортных средств на территории населенных пунктов сельского поселения Нялинское 60 км./ч. Местами скорость ограничена 40 и 20 км./ч. (вблизи пешеходных переходов).

Интенсивность движения транспортных средств на наиболее оживленных улицах (ул. Мира, с. Нялинское, ул. Киселева, д. Нялина) обычно не превышает 20 автомобилей в час. Интенсивность движения по внутрипоселковым автодорогам повышается в период действия автозимника за счет въезда на территорию поселения автомобилей из иных населенных пунктов, но по наблюдениям не превышает 30 автомобилей в час в пиковые часы (с 11:00 до 19:00 часов).

Содержание дорог сельского поселения осуществляется Администрацией сельского поселения Нялинское с привлечением сторонних организаций для осуществления ремонта, очистки, обустройства дорог и инфраструктурных объектов. Содержание дорог обеспечивает круглогодичное функционирование всех дорог сельского поселения, их сохранность, повышение безопасности дорожного движения.

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

Транспортные средства общего пользования представлены только во внешней транспортной инфраструктуре сельского поселения Нялинское, о чем уже упоминалось выше. Транспортные средства общего пользования для обеспечения межмуниципального взаимодействия действуют в течение всего года. В зависимости от сезона общественный транспорт может быть представлен водным, воздушным, автомобильным транспортом. О чем также упоминалось выше. Годовой пассажиропоток по видам транспорта представлен в Таблице 1.

* 1. **Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств.**

Коммунальные службы на территории сельского поселения представлены Муниципальным предприятием Ханты-Мансийского района «ЖЭК-3». В своей деятельности МП «ЖЭК-3» использует грузовые и специализированные транспортные средства. Основные направления использования транспортных средств на территории поселения: перевозка груза (уголь, мусор, ТКО и прочее), осуществление вывоза ЖБО, выполнение работ по содержанию дорог (по заказу АСП Нялинское).

Дорожные службы на территории сельского поселения действуют только в период подготовки и обслуживания автозимника (с ноября по март) и обычно представлены ЗАО «Северавтодор» 5-й филиал. В распоряжение дорожной службы на указанный период на территорию сельского поселения завозится спецтехника (трактор К-700) и вездеход на гусеничном ходу. На территории населенных пунктов техника дорожных служб располагается на хранение и стоянку, работы по подготовке и обслуживанию автозимника ведутся на межселенной территории Ханты-Мансийского района.

Особой транспортной инфраструктуры для функционирования указанных служб не требуется. Дороги сельского поселения пригодны для проезда техники дорожных и коммунальных служб. Ограничение на движение транспортных средств вводится только на период снеготаяния, для обеспечения сохранности дорог.

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

По данным МО МВД Ханты-Мансийский дорожно-транспортных происшествий на территории сельского поселения Нялинское за 2014-2017гг. не было.

Отсутствие дорожно-транспортных происшествий на территории поселения объясняется низкой интенсивностью дорожного движения, ограничением скорости движения в границах населенных пунктов, хорошей освещенностью дорог, достаточной их шириной для обеспечения парковки транспортных средств на обочинах, не создающей помех движению транспорта, своевременная и качественная очистка дорог.

В ближайшие годы ухудшения условий дорожного движения и увеличения количества транспорта не прогнозируется, в связи с чем, возникновения предпосылок для ухудшения уровня безопасности дорожного движения также не прогнозируется.

Каждый из видов транспорта предполагает свою технологию перевозки и свойственные только этому виду способы обеспечения безопасности. Это в свою очередь обусловливает наличие особенностей в отношениях между сторонами транспортного обязательства, которые требуют индивидуального подхода в правовом регулировании деятельности каждого вида транспорта. По этой причине основная масса правовых норм, регулирующих транспортную деятельность, сосредоточена в транспортных уставах и кодексах.

Департамент дорожного хозяйства и транспорта Ханты-Мансийского автономного округа - Югры (Депдорхоз и транспорта Югры) является исполнительным органом государственной власти Ханты- Мансийского автономного округа - Югры, осуществляющим функции по реализации единой государственной политики и нормативному правовому регулированию в сфере транспортного обслуживания населения автомобильным, железнодорожным, водным, воздушным транспортом (в пригородном и межмуниципальном сообщении), обеспечения транспортной безопасности, а также функции по управлению государственным имуществом, оказанию государственных услуг в сфере дорожного хозяйства, использования автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения и осуществления дорожной деятельности.

Таблица 2

Основные сооружения и оборудование, повышающее безопасность дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Показатели | Ед.изм | 2017 г. |
| 1 | Доля модернизированного оборудования уличного освещения (количество установленных светильников нарастающим итогом) | % в общем объеме светильников (шт.) | 25% (30) |
| 2 | Протяженность линий уличного освещения | км. | 10,58 |
| 3 | Количество пешеходных переходов | ед. | 7 |
| 4 | Количество пешеходных переходов, оборудованных в соответствии с метод.рекомендациями | ед. | 2 |

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

Автомобильный транспорт наиболее агрессивен в сравнении с другими видами транспорта по отношению к окружающей среде. Он является мощным источником ее химического (поставляет в окружающую среду громадное количество ядовитых веществ), шумового и механического загрязнения.

Автодороги являются одним из источников образования пыли в приземном воздушном слое. При движении автомобилей происходит истирание дорожных покрытий и автомобильных шин, продукты износа которых смешиваются с твердыми частицами отработавших газов. В результате образуется пыль, в сухую погоду поднимающаяся над дорогой в воздух. Химический состав и количество пыли зависят от материалов дорожного покрытия. Наибольшее количество пыли образуется на грунтовых и гравийных дорогах. Дороги с покрытием из зернистых материалов (гравийные) образуют пыль, состоящую, в основном, из диоксида кремния. На грунтовых дорогах пыль состоит на 90 % из кварцевых частиц, остальную долю составляют оксиды алюминия, железа, кальция и др. Пыль создает предпосылки для дорожно-транспортного происшествия как результат временного снижения видимости для участников дорожного движения.

В связи с низкой интенсивностью движения транспорта специализированных обследований воздуха, воды и почвы для оценки воздействия транспорта не осуществлялось.

* 1. **Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения.**

Сложившиеся на сегодняшний день условия и перспективы развития транспортной инфраструктуры не однозначны. Внутренняя транспортная инфраструктура населенных пунктов в полной мере обеспечивает доступность транспорта ко всем социальным, общественно-деловым, производственным и жилым объектам. При этом большую часть года внутренняя инфраструктура функционирует изолированно от транспортных инфраструктур Ханты-Мансийского района и ХМАО-Югры, отсутствуют транспортно-пересадочные узлы. Генеральным планом сельского поселения Нялинское предусмотрено развитие транспортной инфраструктуры, путем строительства новых объектов, предусмотренных Генеральным планом сельского поселения Нялинское:

1. газопровод высокого давления в с. Нялинское
2. газопровод высокого давления в п. Пырьях
3. заправочная станция в п. Пырьях
4. автостанция в п. Пырьях
5. автодорога «Нялинское-Пырьях-Кышик-Лянтор»

Развитие транспортной инфраструктуры направлено на:

- удовлетворение потребностей субъектов экономики и населения в перевозках,

- обеспечение надежного внутреннего и внешнего товарообмена при соблюдении требований национальной, экономической и экологической безопасности,

- планомерное и пропорциональное развитие наземных, водных и воздушных путей сообщения на перспективу,

- региональную транспортную обеспеченность,

- мобилизационную готовность к выполнению перевозок в чрезвычайных ситуациях.

Транспортные услуги должны быть доступными для большинства населения.

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

В сельском поселении Нялинское реализуются ряд основополагающих документов для развития транспортной инфраструктуры поселения:

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 30.12.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 10.01.2016).

2. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 15.02.2016) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

3. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 28.11.2015) «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. в силу с 15.01.2016).

4. Федеральный закон от 09.02.2007 №16-ФЗ «О транспортной безопасности»

5. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 21.01.2016) «О Правилах дорожного движения».

6. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

7. Постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 25.09.2007 № 74 Санитарные правила СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов».

8. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2025 года в редакции распоряжения Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 11.06.2014) «О Транспортной стратегии Российской Федерации».

9. 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 9.10.2013 № 418-П (с изменениями на 18.08.2017).

10. Распоряжение Правительства Ханты-Мансийского автономного округа – Югры от 22.03.2013 г. № 101-рп (с изменениями на 09.06.2017) «О стратегии социально-экономического развития Ханты-Мансийского автономного округа – Югры до 2030 года».

11. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 19.03.2013 года № 384-р «Об утверждении схемы территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения» (с изменениями на 04.08.2017 года).

12. Постановление правительства Ханты-Мансийского автономного округа – Югры от 26.12.2014 года № 506-п «Об утверждении схемы территориального планирования Ханты-Мансийского автономного округа – Югры» (с изменениями на 15.09.2017 года).

13. Решение думы Ханты-Мансийского района от 21.03.2008 № 283 «Об утверждении схемы территориального планирования Ханты-Мансийского района».

14. Решение совета депутатов сельского поселения Нялинское от 20.09.2011 года № 25 «Об утверждении генерального плана сельского поселения Нялинское».

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона «О внесении изменений в градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» №456-ФЗ от 29 декабря 2014 года, необходимо разработать и утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения.

В соответствии с Федеральным законом «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации» №131-ФЗ от 6 октября 2003 года (в ред. от 15.02.2016 г.), а также п. 8 статьи 8 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.), разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

В соответствии с п. 27 статьи 1 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.) программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа - документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа должны обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения, городского округа в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения

Программа позволит обеспечить:

а) безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность;

б) доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;

в) развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности – в перевозке пассажиров и грузов на территории поселка;

г) развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;

д) условия для управления транспортным спросом;

е) создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;

ж) создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;

з) условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

и) эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

* 1. **Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.**

Финансирование содержания, обслуживания и развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Нялинское с начала 2017 года претерпело значительные изменения. Начиная с 01.01.2017г. в связи с увеличением источников формирования дорожного фонда сельского поселения Нялинское, объем денежных средств, которые можно направить на финансирование транспортной инфраструктуры сельского поселения увеличился и стал носить более равномерный характер наполнения. Указанные в Программе объемы финансирования отдельных мероприятий из бюджета поселения являются предполагаемыми и подлежат ежегодному уточнению в соответствии с принятым бюджетом сельского поселения Нялинское на соответствующий финансовый год. Объемы финансирования Программы по годам отражены в Приложении 2.

В сложившейся на сегодняшний момент ситуации в сфере дорожного хозяйства сельского поселения Нялинское основным направлением дорожной деятельности является сохранение существующей сети автомобильных дорог, улучшение ее транспортно-эксплуатационных показателей. В этой связи на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них, а также безопасность дорожного движения.

* 1. **Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения.**

Стратегией социально-экономического развития Ханты-Мансийского района предусмотрена Микростратегия развития сельского поселения Нялинское. Предлагаемые ею мероприятия по реализации основных направлений:

организация лесозаготовительного участка в п. Пырьях (производство продукции для местных нужд);

строительство дороги (Нялинское – Пырьях – Кышик– Лянтор);

организация подсобного хозяйства на базе Нялинской специальной (коррекционной) школы – интерната;

диверсифицированное производство (дикоросы, рыба);

развитие охотничьего туризма.

Организация Кадетской школы-интерната – не предусматривает изменения градостроительного плана в части планировки улиц и дорог. Рост населения не окажет критического влияния на нагрузку внутренней транспортной сети, но возрастет межмуниципальное транспортное сообщение.

* 1. **Прогноз транспортного спроса поселения, объемы и характер передвижения населения и перевозок грузов по всем видам транспорта, имеющегося на территории поселения.**

Анализ социально-демографической ситуации сельского поселения Нялинское позволяет сделать вывод, что значительного изменения транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения сельского поселения не планируется.

В связи немногочисленностью предприятий, расположенных на территории Поселения и стагнацией их хозяйственной деятельности интенсивность грузового транспорта незначительная и в течение расчетного периода сильно не изменится.

Таким образом, при реализации Экономически-обоснованного сценария развития транспортной инфраструктуры сельского поселения прогнозируем, что структура транспортного спроса на период до 2027 года останется на текущем уровне (Таблица 1)

* 1. **Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.**

Эксперты выделяют ряд условий, при которых возможно успешное развитие транспортной инфраструктуры. Прежде всего — это мониторинг и своевременная модернизация различных хозяйственных объектов. Данная сфера должна быть в достаточной мере технологичной для обеспечения запросов ее пользователей. Ресурсы, о которых идет речь, должны быть доступны для заинтересованных лиц. Так, например, предполагается, что платные магистрали будут тарифицироваться таким образом, чтобы проезд по ним не был обременительным для граждан. Требования к объектам транспортной инфраструктуры должны устанавливаться исходя из потенциального уровня спроса на пользование ее ресурсами со стороны граждан и организаций. Так, постройка новых дорог может быть оценена с учетом более интенсивной динамики их эксплуатации — вследствие предполагаемого роста автомобилизации населения государства, возведение аэропорта — с учетом возможного использования его ресурсов международными авиакомпаниями, как следствие — с увеличением мощностей соответствующего объекта инфраструктуры. Развитие ресурсов, о которых идет речь, должно осуществляться с учетом мнения заинтересованных лиц, социальных групп, общественных организаций — например, экологических.

Экономически-обоснованный сценарий развития транспортной инфраструктуры предполагает развитие трёх видов транспорта (автомобильного, воздушного и трубопроводного), пешеходного и велосипедного передвижения.

*Пешеходное и велосипедное передвижение*

Поскольку Генеральным планом сельского поселения Нялинское не предусмотрено расширение существующей инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения, основное направление её развития будет идти по пути повышения качества инфраструктуры согласно запланированным мероприятиям (Приложение 3):

- ремонт тротуаров

- улучшение обочин

- повышение безопасности дорожного движения

*Трубопроводный транспорт*

Генеральным планом ХМАО-Югры и Генеральным планом сельского поселения Нялинское предусмотрено строительство двух газопроводов в с. Нялинское и п. Пырьях (мероприятия согласно Приложению 3).

*Автомобильный транспорт*

Генеральным планом сельского поселения Нялинское предусмотрено строительство автомобильной дороги «Нялинское-Пырьях-Кышик-Лянтор» (мероприятия согласно Приложению 3).

*Воздушный транспорт*

Экономически-обоснованным сценарием о Оптимистическим сценарием развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Нялинское предлагается к рассмотрению строительство взлетно-посадочной полосы для малой авиации (мероприятия согласно Приложению 3).

* 1. **Прогноз развития дорожной сети поселения.**

Сеть улиц и дорог. Улично-дорожная сеть населенных пунктов сельского поселения Нялинское в полной мере обеспечивает внутренние связи отдельных планировочных элементов поселения с его центром и между собой, подъезды и подходы ко всем земельным участкам, зданиям, сооружениям. Транспортные связи поселения с прилегающими территориями и другими поселениями непостоянны.

Согласно Генерального плана сельского поселения Нялинское улично-дорожная сеть поселения будет развиваться в отношении строительства новых объектов транспортной инфраструктуры внутри населенных пунктов и в отношении строительства автодороги на межселенной территории для обеспечения связи между населенными пунктами с. Нялинское и п. Пырьях.

* 1. **Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.**

Изменений транспортной инфраструктуры по видам транспорта в сельском поселении Нялинское не прогнозируется. Прогнозируется только увеличение доли легкового автотранспорта.

На долгосрочный период до 2027 года обеспеченность жителей сельского поселения Нялинское индивидуальными легковыми автомобилями на 1000 жителей будет возрастать на 2 % в год, что не сильно скажется на изменении интенсивности движения транспортного потока.

В сельском поселении на расчетный срок изменений параметров дорожного движения с 2017 г. по 2027 г. не прогнозируется.

* 1. **Прогноз показателей безопасности дорожного движения.**

Дорожно-транспортных происшествий на территории сельского поселения Нялинское в 2016 году не зарегистрировано. Развитие транспортной инфраструктуры, рост числа транспортных средств могут способствовать возникновению дорожно-транспортных происшествий. Чтобы не допустить негативного развития ситуации, необходимо:

- создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования в улично-дорожной сети населенных пунктов сельского поселения Нялинское;

- повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;

- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования – установка средств организации дорожного движения на дорогах.

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

Увеличение интенсивности транспортного движения в населенных пунктах сельского поселения и по межселенной территории неизбежно будет приводить к увеличению негативного воздействия транспортной инфраструктуры и транспорта на окружающую среду. На период до 2027 года настоящей Программой прогнозируется незначительный рост легкового автомобильного транспорта (на 2% ежегодно в расчете на 1000 человек, таким образом к 2027 году количество автотранспорта возрастет до 147 единиц или возрастет на 23,5% по сравнению с 2017 годом).

Объект транспортной инфраструктуры — это хозяйственный компонент, в ряде случаев предполагающий достаточно интенсивное использование ресурсов окружающей среды. Оно не должно быть чрезмерным по оценке населения, проживающего в непосредственной близости к данным объектам, специалистов-экологов, а также с точки зрения действующих экологических стандартов.

Для снижения потенциального негативного воздействия объектов транспортной инфраструктуры и транспорта на окружающую среду необходимо предусмотреть реализацию следующих мероприятий:

- разработка и внедрение новых способов содержания автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние (в т.ч. обеспыливание дорожного покрытия);

- 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;

- создание условий для перехода транспортных средств на более безопасные с точки зрения экологии виды топлива (строительство автозаправок предусматривающих заправку разными видами топлива).

* 1. **Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта**

Транспортная инфраструктура должна не только поддерживать текущие хозяйственные связи, но и иметь некоторый резерв, призванный обеспечить мобильность экономики. Особенность транспортной инфраструктуры состоит в том, что ее рост происходит медленнее, чем расширение хозяйственных связей субъектов экономики, а ключевым субъектом в развитии транспортной инфраструктуры выступают государственная, региональная и муниципальная власти. Именно органы власти (на своем уровне) определяют приоритеты развития инфраструктур, их модернизацию, повышение безопасности, совершенствование правовых норм и управленческих подходов.

В современных условиях транспортная инфраструктура - важный фактор экономического и социального развития. Транспортная инфраструктура оказывает влияние на размещение производства, без его учета нельзя достичь рационального размещения производительных сил. При размещении производства учитывается потребность в перевозках, масса исходных материалов и готовой продукции, их транспортабельность, а также обеспеченность транспортными путями, их пропускная способность и т.д. В зависимости от влияния этих составляющих и размещаются предприятия. Рационализация перевозок влияет на эффективность производства как отдельных предприятий, так и районов, и страны в целом. Обеспеченность территории хорошо развитой транспортной системой служит одним из важных факторов привлечения населения и производства, является важным преимуществом для размещения производительных сил и дает интеграционный эффект.

«Деятельность инфраструктуры и ее влияние на региональное развитие называют территориальными функциями. Когда речь идет о конкретных "содержательных" функциях используются их предметные названия (социальные, экономические, экологические). Неразвитость инфраструктуры конкретного региона, ее неспособность выполнять необходимые функции обслуживания можно назвать территориальными дисфункциями инфраструктуры.

Роль инфраструктуры в социально-экономическом развитии регионов состоит в создании условий для обеспечения жизнедеятельности людей и жизнеспособности экономики, поддержания экологического равновесия, сохранения, воспроизводства и развития культуры, т.е. условий комплексного социально-экономического и эколого-культурного развития территории (страны, региона). Деятельность инфраструктуры, не обеспечивающая комфортных условий для развития общества, т.е. дисфункция инфраструктуры, вызывает связанные с ней проблемы развития в социальной и экономических сферах жизни, или социальные и экономические дисфункции.

Роль инфраструктуры в пространственном развитии территории - это роль "организатора" социально-экономического пространства. Она проявляется в изменениях отдельных аспектов территориальной организации регионов и их компонентов - населения, хозяйства, природопользования и культуры, рассмотрим основные аспекты:

меняются условия размещения (локализации) и др.

усиливаются или сглаживаются территориальные различия;

меняются атрибуты пространственных отношений (ЭГП, соседство, периферийность и центральность, транзитность, трансграничность);

устанавливаются или нарушаются пространственные (горизонтальные) связи;

формируются территориальные системы;

формируются территориальные комплексы;

развиваются и/или "свертываются" территориальные структуры;

усиливаются и/или затухают пространственные процессы и др.;

изменяется пространственная морфология (конфигурация) отдельных объектов, систем, комплексов и др.»[[1]](#footnote-1)

Опираясь на тот факт, что влияние транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие на современном этапе развития экономики весьма значительно, обозначим и рассмотрим три принципиальных сценария её развития в рамках сельского поселения Нялинское.

*Сценарий 1: «Инерционный»* предполагает поддержание транспортной инфраструктуры на существующем уровне.

Включает в себе затраты в пределах финансирования из местного бюджета не более 1,9 млн.руб. в год.

Предполагает реализацию мероприятий:

– ремонт и содержание существующей улично-дорожной сети и инфраструктурных объектов;

– установка и обновление технических средств регулирования дорожного движения.

Инерционный сценарий развития транспортной инфраструктуры обеспечивает существующий уровень социально-экономического развития поселения, что в конечном итоге приведет к снижению численности населения и дисфункции экономики поселения.

На современном этапе развития общества реализация Инерционного сценария развития транспортной инфраструктуры неприемлема.

*Сценарий 2: «Экономически-обоснованный»* предполагает развитие транспортной инфраструктуры в реализации стратегий развития ХМАО-Югры и Ханты-Мансийского района.

Включает в себе затраты в пределах финансирования из местного бюджета не более 2,0 млн.руб. в год., привлечение финансирования и софинансирования из бюджетов вышестоящего уровня на реализацию совместных мероприятий и переданных полномочий.

Предполагает реализацию мероприятий:

- ремонт и содержание существующей улично-дорожной сети и инфраструктурных объектов;

- установка и обновление технических средств регулирования дорожного движения и обеспечения безопасности;

- снижение затрат на уличное освещение в результате осуществления модернизации (повышение энергоэффективности);

- мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры Ханты-Мансийского района в части обслуживания и содержания вертолетных площадок, строительство взлетно-посадочной полосы для воздушных судов малой авиации (в качестве альтернативы вертолетному сообщению);

- мероприятия по строительству транспортной инфраструктуры объектов межмуниципального и регионального значения – газопроводы высокого давления в с. Нялинское и п. Пырьях, предусмотренных генеральными планами ХМАО-Югры и сельского поселения Нялинское;

- мероприятия по строительству объектов транспортной инфраструктуры – Заправочная станция, Автостанция, автодорога «Нялинское-Пырьях-Кышик-Лянтор», предусмотренных генеральным планом ХМАО-Югры и сельского поселения Нялинское.

Экономически-обоснованный сценарий развития транспортной инфраструктуры обеспечивает положительную динамику социально-экономического развития поселения, что в конечном итоге приведет к росту численности населения, диверсификации экономики поселения, повышению занятости, уровня жизни, мобильности населения.

На современном этапе развития общества реализация Экономически-обоснованного сценария развития транспортной инфраструктуры наиболее приближена к существующим условиям и планам развития территории Ханты-Мансийского района. Именно на реализацию этого сценария развития направлена настоящая Программа.

*Сценарий 3: «Оптимистичный»* предполагает включение транспортной инфраструктуры сельского поселения Нялинское в региональную транспортную сеть через строительство автодороги круглогодичного действия «Нялинское-Пырьях-Кышик-Лянтор» и речного транспортно-грузового терминала «Нялинское» на р. Обь.

Включает в себе затраты в пределах финансирования из местного бюджета не менее 2,0 млн.руб. в год., привлечение финансирования и софинансирования из бюджетов вышестоящего уровня на реализацию совместных мероприятий и переданных полномочий, привлечение внебюджетных источников финансирования (инвестора) для реализации строительства речного транспортно-грузового терминала.

Предполагает реализацию мероприятий:

- ремонт и содержание существующей улично-дорожной сети и инфраструктурных объектов;

- установка и обновление технических средств регулирования дорожного движения и обеспечения безопасности;

- снижение затрат на уличное освещение в результате осуществления модернизации (повышение энергоэффективности);

- мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры Ханты-Мансийского района в части обслуживания и содержания вертолетных площадок, строительство взлетно-посадочной полосы для воздушных судов малой авиации;

- мероприятия по строительству транспортной инфраструктуры объектов межмуниципального и регионального значения – газопроводы высокого давления в с. Нялинское и п. Пырьях, предусмотренных генеральными планами ХМАО-Югры и сельского поселения Нялинское;

- мероприятия по строительству объектов транспортной инфраструктуры – Заправочная станция, Автостанция, автодорога «Нялинское-Пырьях-Кышик-Лянтор», предусмотренных генеральным планом ХМАО-Югры и сельского поселения Нялинское;

- мероприятия по строительству речного транспортно-грузового терминала «Нялинское» на р. Обь за счет привлечения внебюджетных источников финансирования (инвестора).

Реализация Оптимистического сценария развития транспортной инфраструктуры обеспечивает быстрый темп социально-экономического развития поселения в течении 5-7 лет до уровня, обеспечивающего функционирование сформированного транспортного узла, что в конечном итоге приведет к росту численности населения, диверсификации экономики поселения, повышению занятости, уровня жизни, мобильности населения. Сформированный транспортный узел, связывающий водный магистральный путь по р. Обь и автотранспортный путь в направлении г. Лянтор, обеспечит более эффективный грузопоток для освоения территорий, расположенных на севере Ханты-Мансийского района.

Реализация Оптимистического сценария развития транспортной инфраструктуры в рамках настоящей Программы нереализуема в связи с ограничением периода действия Программы – 10 лет.

При реализации любого сценария развития транспортной инфраструктуры следует учитывать следующие *риски*:

- Риск ухудшения социально-экономической ситуации в стране, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования дорожной отрасли.

- Риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования.

- Риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения в соответствии с нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализации Программы существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог общего пользования и достичь запланированных в Программе величин показателей.

*Минимизация рисков* Программы осуществляется посредством реализации следующих мероприятий:

- корректировка Программы по мере необходимости;

- разработка нормативных правовых актов, их методическое, информационное сопровождение;

- информационное, организационно-методическое и экспертно-аналитическое сопровождение проводимых мероприятий и результатов Программы.

*Сравнительный обзор мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры сельского поселения Нялинское в соответствии с представленными сценариями.*

Таблица 3

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Перечень мероприятий | Сценарии (показатели на конец реализации программы нарастающим итогом) | | |
| 1 | 2 | 3 |
| 1. | Ремонт и содержание существующей улично-дорожной сети и инфраструктурных объектов |  |  |  |
| 1.1. | ремонт внутрипоселковых дорог | 10 тыс.м2. | 10 тыс.м2. | 10 тыс.м2. |
| 1.2. | ремонт тротуаров | 8 тыс.м. | 8 тыс.м. | 8 тыс.м. |
| 1.3. | ремонт искусственных сооружений | 20 ед. | 20 ед. | 20 ед. |
| 1.4. | содержание дорог | 15,7 км. ежегодно | 15,7 км. ежегодно | 15,7 км. ежегодно |
| 1.5. | Обеспечение электроэнергией объектов улично-дорожной сети | 80 тыс.кВт. | 80 тыс.кВт. | 80 тыс.кВт. |
| 2. | Установка и обновление технических средств регулирования дорожного движения и обеспечения безопасности |  |  |  |
| 2.1. | установка технических средств регулирования дорожного движения | 8 ед. | 8 ед. | 8 ед. |
| 2.2. | обновление технических средств регулирования дорожного движения (замена) | 18 ед. | 18 ед. | 18 ед. |
| 2.3. | установка ограждающих конструкций | 200 м.п. | 200 м.п. | 200 м.п. |
| 3. | Снижение затрат электроэнергии на уличное освещение | - |  |  |
| 3.1. | модернизация уличного освещения, замена оборудования на более энергоэффективное | - | 90 светильников  5 управляющих блоков | 90 светильников  5 управляющих блоков |
| 4. | Развитие транспортной инфраструктуры части воздушного транспорта | - |  |  |
| 4.1. | содержание и обслуживание вертолетных площадок (программа Ханты-Мансийского района) | - | 2 ед. ежегодно | 2 ед. ежегодно |
| 4.2. | обеспечение посадки-высадки пассажиров (программа Ханты-Мансийского района) | - | не менее 3 мес. ежегодно | не менее 3 мес. ежегодно |
| 4.3. | строительство взлетно-посадочной полосы малой авиации | - | 1000 м. | 1000 м. |
| 5. | Строительство объектов транспортной инфраструктуры межмуниципального и регионального значения, предусмотренных генеральными планами ХМАО-Югры и сельского поселения Нялинское | - |  |  |
| 5.1. | газопровод высокого давления в с. Нялинское | - | 94,9 км. | 94,9 км. |
| 5.2. | газопровод высокого давления в п. Пырьях | - | 39,8 км. | 39,8 км. |
| 6. | Строительство объектов транспортной инфраструктуры, предусмотренных генеральным планом ХМАО-Югры и сельского поселения Нялинское | - |  |  |
| 6.1. | автодорога «Нялинское-Пырьях-Кышик-Лянтор» | - | 20 км. | 20 км. |
| 6.2. | заправочная станция | - | 1 ед. | 1 ед. |
| 6.3. | автостанция | - | 1 ед. | 1 ед. |
| 7. | Строительство речного транспортно-грузового терминала «Нялинское» на р. Обь за счет привлечения внебюджетных источников финансирования (инвестора) | - | - | 1 ед. |

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

В среде экспертов распространен подход, в соответствии с которым транспортная инфраструктура рассматривается как часть более масштабной системы. При этом в нее также могут входить иные системы:

- правовая — устанавливающая нормы, на основе которых функционирует транспортная инфраструктура;

- управленческая — определяющая порядок работы рассматриваемой системы;

- финансовая — как источник ресурсов, за счет которых осуществляется выстраивание транспортной инфраструктуры и других компонентов рассматриваемой системы.

Транспортной инфраструктуре в соответствующей модели можно отвести важнейшую роль. Именно она будет объектом правового регулирования — при разработке норм или же стратегий управления указанной системой. Ее строительство, экспертиза, приемка, оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры — основные виды расходов при распределении финансовых ресурсов в рамках всей системы. Проработка правовых, управленческих, финансовых механизмов может быть сколько угодно детальной, но при некачественной транспортной инфраструктуре это не будет иметь большого значения. Таким образом, она является ключевым системным элементом в соответствующей модели правового акта. Законодательством, а также внутриотраслевыми стандартами предприятий в соответствующем сегменте экономики могут быть определены различные категории безопасности объектов транспортной инфраструктуры. Это нужно, прежде всего, для создания лучших условий для работы, осуществляемой сотрудниками соответствующих организаций, а также непосредственно для потребителей их услуг — граждан, частных и государственных предприятий. Выделение категорий безопасности также может осуществляться в целях повышения эффективности управления данными объектами.

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.

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

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

- формирование программ развития транспортной инфраструктуры как основы и стимула экономического развития поселений, их интеграции в логистические схемы региона;

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

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

- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Ханты-Мансийского автономного округа – Югры, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);

- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов;

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

Транспортная система сельского поселения Нялинское нуждается в интегрировании в транспортную систему ХМАО-Югры, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления сельского поселения и (или) муниципального района. 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 развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры сельского поселения Нялинское, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения, и, как итога, развития и диверсификации экономики поселения, включение его как активного субъекта в структуру экономики ХМАО – Югры.

**Раздел 3. Основные цели и задачи программы, оценка ожидаемой эффективности программы (экономическая, бюджетная и социальная)**

**3.1. Цели программы**

- развитие современной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение доступности и безопасности услуг транспортного комплекса для населения сельского поселения Нялинское, а также обеспечение безопасной эксплуатации тракторов, самоходных машин, других видов техники, аттракционов

- интеграция транспортной инфраструктуры сельского поселения в транспортную инфраструктуру Ханты-Мансийского автономного округа – Югры.

**3.2. Задачи программы**

Для достижения целей Программы необходимо решение основных задач:

- обеспечение сохранности улично-дорожной сети сельского поселения Нялинское

- повышение безопасности, качества и эффективности транспортного облуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее – субъекты экономической деятельности) на территории поселения;

- обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;

- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к результатам хозяйственной деятельности, в т.ч. сокращение количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог;

- обеспечение условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

- повышение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

* 1. **Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

При осуществлении оценки администрация поселения руководствуется Порядком проведения и критериям оценки эффективности реализации долгосрочных целевых программ сельского поселения Нялинское.

**Раздел 4. Программные мероприятия**

**Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов)**

Достижение поставленных цели и решение задач Программы предусмотрено посредством реализации комплекса мероприятий. Мероприятия Программы приведены в Приложении 3.

* 1. **Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта.**

Программой предполагается следующее изменение в структуры транспортной инфраструктуры по видам транспорта:

*Расширение видов используемого транспорта за счет трубопроводного* – мероприятия по строительству транспортной инфраструктуры объектов межмуниципального и регионального значения – газопроводы высокого давления в с. Нялинское и п. Пырьях, предусмотренных генеральными планами ХМАО-Югры и сельского поселения Нялинское.

*Включение в транспортную инфраструктуру объектов транспортного сервиса* – мероприятия по строительству объектов транспортной инфраструктуры – Заправочная станция, Автостанция, автодорога «Нялинское-Пырьях-Кышик-Лянтор», предусмотренных генеральным планом ХМАО-Югры и сельского поселения Нялинское.

Экономически-обоснованным и Оптимистическим сценариями развития транспортной инфраструктуры сельского поселения предлагается *увеличить долю использования воздушного транспорта* за счет самолетов малой авиации, для чего предлагается построить взлетно-посадочную полосу для малой авиации протяженностью 1000м.

Оптимистическим сценарием предлагается также *увеличить грузоперевозки водным и автомобильным транспортом* за счет создания транспортного узла путем строительства транспортно-грузового терминала «Нялинское» на р. Обь.

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

Реализация Программы предполагает сохранение существующей сезонной системе обслуживания населения общественным пассажирским транспортом.

Перевозка пассажиров внутри населенных пунктов сельского поселения не производится.

При условии реализации Экономически-обоснованного сценария развития транспортной инфраструктуры в с. Нялинское и в п. Пырьях возможно создание двух транспортно-пересадочных узлов с включением в маршрут п. Кышик.

* 1. **Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.**

Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения включают в себя ремонт тротуаров, повышение безопасности дорожного движения (Приложение 3).

В процессе строительства дорог особое внимание необходимо уделять развитию велосипедных сообщений для движения внутри Поселения между населенными пунктами, а также передвижения с целью отдыха и туризма.

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

Мероприятия по развитию отдельной инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб не планируются.

* 1. **Мероприятия по развитию сети дорог поселения.**

Экономически-обоснованным и Оптимистическим сценариями развития транспортной инфраструктуры предусматривается расширение дорожной сети сельского поселения, а также ремонт и содержание существующей улично-дорожной сети и инфраструктурных объектов, обеспечивающее приведение объектов транспортной инфраструктуры в соответствии с нормативными требованиями и сохранение протяженности участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.

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

Программой предусмотрена реализация мероприятий по установке и обновлению технических средств регулирования дорожного движения и обеспечения безопасности, включающее:

установку технических средств регулирования дорожного движения;

обновление технических средств регулирования дорожного движения (замена);

установку ограждающих конструкций.

* 1. **Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения.**

Программой предусмотрены следующие мероприятия в области снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду являются:

- сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, количества отходов (обеспыливания дорог);

- мотивация перехода транспортных средств на экологические чистые виды топлива;

- 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

- модернизация уличного освещения и средств регулирования дорожного движения, которое также обеспечит сокращение объема потребляемых энергоресурсов (электроэнергии) и снижения объемов ртутьсодержащих твердых коммунальных отходов.

**Раздел 5. Обоснование ресурсного обеспечения**

**муниципальной программы**

**Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета Ханты-Мансийского автономного округа – Югры, бюджета Ханты-Мансийского района и бюджета муниципального образования сельское поселение Нялинское, а также внебюджетные источники. Объемы финансирования мероприятий из окружного бюджета и бюджета Ханты-Мансийского района определяются заключением соглашений о софинансировании мероприятий Программы и подлежат уточнению после формирования бюджетов на соответствующий финансовый год с учетом результатов реализации мероприятий в предыдущем финансовом году.

Одной из целей Программы комплексного развития Транспортной системы сельского поселения Нялинское является её интеграция (встраивание) в транспортную систему ХМАО-Югры, поэтому решение всех задач, связанных с развитием транспортной инфраструктуры на территории сельского поселения, 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 Ханты-Мансийского 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.

Стоимость мероприятий, предусмотренных в данной программе не определена либо определена ориентировочно, основываясь на стоимость уже проведенных аналогичных мероприятий. Объем средств на реализацию программы указан в Приложении 3.

Финансирование мероприятий по муниципальному образованию сельское поселение Нялинское из средств местного бюджета обеспечивается Дорожным фондом сельского поселения. Конкретные мероприятия Программы и объемы ее финансирования могут уточняться ежегодно при формировании проекта местного бюджета на соответствующий финансовый год.

**Раздел 6. Механизм реализации Программы**

Для достижения поставленных целей и решения задач Программы определен организационно-правовой механизм, предусматривающий взаимодействие между ответственным исполнителем муниципальной программы и соисполнителями.

Ответственный исполнитель:

обеспечивает разработку муниципальной программы и внесение в нее изменений, их согласование;

размещает проект муниципальной программы и изменения в нее на официальном сайте для рассмотрения и подготовки предложений органами местного самоуправления сельских поселений района, населением, бизнес-сообществами, общественными организациями;

организует реализацию муниципальной программы, участвует в реализации программных мероприятий, формирует предложения о внесении в нее изменений в соответствии с установленными требованиями и несет ответственность за достижение ее целевых показателей, а также конечных результатов ее реализации;

собирает сведения, необходимые для проведения мониторинга реализации муниципальной программы и оценки эффективности подпрограммы и (или) отдельных мероприятий муниципальной программы;

запрашивает у соисполнителей информацию, необходимую для проведения оценки эффективности реализации подпрограмм и (или) отдельных мероприятий муниципальной программы и подготовки годового отчета;

осуществляет подготовку информации о ходе реализации муниципальной программы.

Соисполнители:

участвуют в разработке и реализации программных мероприятий;

представляют ответственному исполнителю информацию, необходимую для проведения оценки эффективности реализации подпрограмм и (или) основных мероприятий муниципальной программы;

представляют ответственному исполнителю копии актов, подтверждающих сдачу и прием в эксплуатацию объектов, строительство которых завершено, актов выполнения работ и иных документов, подтверждающих исполнение обязательств по заключенным муниципальным контрактам.

Реализация мероприятий, предусмотренных муниципальной программой, представляет собой скоординированные по срокам и направлениям действия исполнителей конкретных мероприятий, которые будут осуществляться на основе муниципальных контрактов (договоров), заключаемых исполнителями муниципальной программы в соответствии с Федеральным законом от 5 апреля 2013 года № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

Приложение 1 к Программе

комплексного развития транспортной инфраструктуры

сельского поселения Нялинское

**Улично-дорожная сеть муниципального образования сельское поселение Нялинское**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п.п | Наименование объекта, место расположения (наименование улицы) | Идентификационный номер автомобильной дороги | Основные характеристики, параметры, состав:  Категория VI: тип покрытия: из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами Категория V:тип покрытия: грунтовые | | | | | | | | | |
| Протяженность км. | Категория | Освещение, км. | Тротуар,  км. | Водопропуск (труба), ед./м.п. | Канава, км. | | Светофор, ед. | Дорожный знак,  ед. | Ограждения, км. |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | | 10 | 11 | 12 |
| ***с. Нялинское*** | |  |  |  |  |  |  |  | |  |  |  |
| 1 | ул. Труда | 86:02:0802001:685 | 0, 960 | VI | 0,960 | 0,728 |  |  | |  |  |  |
| 2 | ул. Фомина | 86:02:0802001:746 | 0, 665 | VI | 0,665 | 0,376 | 7/43,10 |  | |  | 10 |  |
| 3 | ул. Полевая | 86:02:0802001:681 | 0, 712 | VI | 0,712 | 0,335 | 3/22,10 |  | |  | 2 |  |
| 4 | ул. Кедровая | 86:02:0802001:644 | 1, 180 | VI | 1,180 | 0,140 | 1/6,70 |  | |  |  |  |
| 5 | ул. Яброва | 86:02:0802001:662 | 0, 486 | VI | 0,486 | 0,630 | 2/15,70 |  | | 2 | 13 |  |
| 6 | ул. Мира | 86:02:0802001:776 | 1, 906 | VI | 1,906 | 2,193 | 3/31,50 |  | | 2 | 34 |  |
| 7 | ул. Лесная | 86:02:0802001:621 | 0, 737 | VI | 0,737 | 0,324 | 2/16,40 |  | |  |  |  |
| 8 | переулок № 1 | 86:02:0802001:602 | 0,88 | VI | - |  |  | |  |  |  |  |
| 9 | переулок № 2 | 86:02:0802001:642 | 0,94 | VI | - |  | 2/20,20 | |  |  | 3 |  |
| 10 | переулок № 3 | 86:02:0802001:696 | 0,110 | VI | - |  | 1/8,20 | |  |  | 1 |  |
| 11 | переулок № 4 | 86:02:0802001:663 | 0,112 | VI | - | 0,022 |  | |  |  | 1 |  |
| 12 | переулок № 5 | 86:02:0802001:769 | 0,250 | VI | 0,125 | 0,075 |  | |  |  | 2 |  |
| 13 | хозяйственный проезд № 1 | 86:02:0802001:619 | 0,400 | VI | - |  | 1/6,40 | |  |  | 1 |  |
| 14 | хозяйственный проезд № 2 | 86:02:0802001:664 | 0,558 | VI | 0,168 |  |  | |  |  | 1 |  |
| 15 | проезд № 3 | 86:02:0802001:729 | 0,190 | VI | - |  |  | |  |  |  |  |
| 16 | проезд № 4 | 86:02:0802001:603 | 0,255 | VI | - |  |  | |  |  |  |  |
| 17 | проезд № 5 (пер. Северный) | 86:02:0802001:728 | 0,320 | VI | 0,320 | 0,155 | 4/26,60 | |  |  | 8 |  |
| 18 | проезд № 6 | 86:02:0802001:643 | 0,357 | VI | - |  |  | |  |  |  |  |
| ***Итого по с. Нялинское*** | |  | ***9,380*** |  | ***7,259*** |  |  | |  |  |  |  |
| ***д. Нялина*** | |  |  |  |  |  |  | |  |  |  |  |
| 19 | ул. Киселева | 86:02:0802001:773, | 1,186 | VI | 1,186 |  | 1/5,20 | |  |  |  |  |
| 20 | проезд № 1 | 86:02:0802001:640 | 0,306 | VI | - |  |  | |  |  |  |  |
| 21 | ул. Таежная | 86:02:0802001:641 | 0,780 | VI | 0,300 |  | 1/6,70 | |  |  |  |  |
| 22 | проезд № 3 | 86:02:0802001:665 | 0,366 | VI | - |  |  | |  |  |  |  |
| 23 | проезд № 4 | 86:02:0802001:698 | 0,090 | VI | 0,090 |  |  | |  |  |  |  |
| ***Итого по д. Нялина*** | |  | ***2,728*** |  | ***1,576*** |  |  | |  |  |  |  |
| ***п. Пырьях*** | |  |  |  |  |  |  | |  |  |  |  |
| 24 | ул. Набережная | 86:02:0401001:258 | 0,724 | VI | 0,724 |  |  | |  |  | 14 |  |
| 25 | ул. Ягодная | 86:02:0401001:268 | 0,400 | VI | 0,400 |  | 1/7,50 | |  |  | 10 |  |
| 26 | ул. Лесная | 86:02:0401001:286 | 0,628 | VI | 0,628 |  |  | |  |  | 19 |  |
| 27 | переулок № 1 | 86:02:0401001:274 | 0,050 | VI | -0,053 |  |  | |  |  | 2 |  |
| 28 | переулок № 2 | МП-86503005 | 0,105 | VI | - |  |  | |  |  | 8 |  |
| 29 | переулок № 3 | 86:02:0401001:275 | 0,224 | VI | 0,168 |  |  | |  |  | 2 |  |
| 30 | проезд № 1 | 86:02:0401001:276 | 0,704 | VI | - |  |  | |  |  | 4 |  |
| 31 | проезд № 2 | 86:02:0401001:277 | 0,300 | VI |  |  |  | |  |  |  |  |
| ***Итого по п. Пырьях*** | |  | ***3,135*** |  | ***1,752*** |  |  | |  |  |  |  |
| ***д.Скрипунова*** | |  |  |  |  |  |  | |  |  |  |  |
| 32 | ул. Набережная | МП-86504024 | 0,436 | V | - |  |  | |  |  |  |  |
| 33 | переулок | МП-86504025 | 0,052 | V | - |  |  | |  |  |  |  |
| ***Итого по д. Скрипунова*** | |  | ***0,488*** |  |  |  |  | |  |  |  |  |
| ***Всего*** | |  | ***15,731*** |  | ***10,587*** |  |  | |  |  |  |  |

Приложение 2 к Программе

комплексного развития транспортной инфраструктуры

сельского поселения Нялинское на 2018-2027 гг.

Система показателей,

характеризующих результаты реализации

муниципальной программы

Наименование муниципальной программы: Комплексное развитие транспортной инфраструктуры сельского поселения Нялинское на 2018-2027 годы

Разработчик муниципальной программы: Администрация сельского поселения Нялинское

Муниципальный заказчик – координатор муниципальной программы: Администрация сельского поселения Нялинское

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Наименование показателей результатов | Показатель на начало реализации программы (2017 г.) | Значения показателя по годам нарастающим итогом (без учета 2017 г.) | | | | | | | | | Целевое значение показателя на момент окончания действия программы (2027г.) |
| 2018 г. | 2019 г. | 2020 г. | 2021 г. | 2022 г. | 2023 г. | 2024 г. | 2025 г. | 2026 г. |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
| 1. | Технико-экономические показатели: |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 1.1. | площадь отремонтированного дорожного покрытия, тыс.м2 | 12,08 | 1,0 | 2,0 | 3,0 | 4,0 | 5,0 | 6,0 | 7,0 | 8,0 | 9,0 | 10,0 |
| 1.2. | протяженность отремонтированных тротуаров, тыс.м. | 0,19 | 0,8 | 1,6 | 2,4 | 3,2 | 4,0 | 4,8 | 5,6 | 6,4 | 7,2 | 8,0 |
| 1.3. | количество отремонтированных искусственных сооружений (канав, водопропусков, мостков и т.д.), ед. | 0 | 2 | 4 | 6 | 8 | 10 | 12 | 14 | 16 | 18 | 20 |
| 1.4. | протяженность дорог, которые содержались в течении года, км. Ежегодно | 15,7 | 15,7 | 15,7 | 15,7 | 15,7 | 15,7 | 15,7 | 15,7 | 15,7 | 15,7 | 15,7 |
| 1.5. | количество пешеходных переходов, обустроенных согласно методическим рекомендациям, ед. | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| 1.6. | установлено технических средств регулирования дорожного движения, ед. | 6 | 4 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 |
| 1.7. | обновлено (заменено) технических средств регулирования дорожного движения, ед. | 8 | 10 | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 |
| 1.8. | установлено ограждающих конструкций, м.п. | 0 | 200,0 | 200,0 | 200,0 | 200,0 | 200,0 | 200,0 | 200,0 | 200,0 | 200,0 | 200,0 |
| 1.9. | доля модернизированного оборудования уличного освещения, в % к общему количеству | 25% | 50% | 75% | 85% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| 2. | Финансовые показатели: |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2.1. | снижение затрат на уличное освещение, в % к базовому (2017) году | 100% | 90% | 80% | 70% | 70% | 70% | 70% | 70% | 70% | 70% | 70% |
| 3. | Социально-экономические показатели: |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 3.1. | обеспеченность населения сельского поселения доступными и качественными круглогодичными услугами общественного транспорта, % | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| 3.2. | количество дорожно-транспортных происшествий, произошедших на территории сельского поселения, ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3.3. | количество погибших и тяжело пострадавших в результате ДТП на территории сельского поселения, чел. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Приложение 3 к Программе

комплексного развития транспортной инфраструктуры

сельского поселения Нялинское на 2018-2027 гг.

Основные программные мероприятия

Наименование муниципальной программы: Комплексное развитие транспортной инфраструктуры сельского поселения Нялинское на 2018-2027 годы

Разработчик муниципальной программы: Администрация сельского поселения Нялинское

Муниципальный заказчик – координатор муниципальной программы: Администрация сельского поселения Нялинское

| № мероприятия | Основные мероприятия муниципальной программы | Ответственный исполнитель (соисполнитель) | Источники финансирования | Финансовые затраты на реализацию (тыс. руб.) | | | | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| всего | в том числе по годам | | | | | | | | | |
| 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| Подпрограмма I: Ремонт и содержание существующей улично-дорожной сети и инфраструктурных объектов | | | | | | | | | | |  | | | |
| 1.1. | Ремонт внутрипоселковых дорог | АСП Нялинское | всего | 6858,5 | 0,0 | 606,5 | 706,5 | 706,5 | 806,5 | 806,5 | 806,5 | 806,5 | 806,5 | 806,5 |
| бюджет авт.окр. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет района |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет СП | 6858,5 | 0,0 | 606,5 | 706,5 | 706,5 | 806,5 | 806,5 | 806,5 | 806,5 | 806,5 | 806,5 |
| 1.2. | Ремонт тротуаров | АСП Нялинское | всего | 1690,0 | 160,0 | 170,0 | 170,0 | 170,0 | 170,0 | 170,0 | 170,0 | 170,0 | 170,0 | 170,0 |
| бюджет авт.окр. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет района |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет СП | 1690,0 | 160,0 | 170,0 | 170,0 | 170,0 | 170,0 | 170,0 | 170,0 | 170,0 | 170,0 | 170,0 |
| 1.3. | Ремонт искусственных сооружений | АСП Нялинское | всего | 450,0 | 0,0 | 50,0 | 50,0 | 50,0 | 50,0 | 50,0 | 50,0 | 50,0 | 50,0 | 50,0 |
| бюджет авт.окр. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет района |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет СП | 450,0 | 0,0 | 50,0 | 50,0 | 50,0 | 50,0 | 50,0 | 50,0 | 50,0 | 50,0 | 50,0 |
| 1.4. | Содержание дорог и сооружений | АСП Нялинское | всего | 5769,1 | 419,1 | 550,0 | 600,0 | 600,0 | 600,0 | 600,0 | 600,0 | 600,0 | 600,0 | 600,0 |
| бюджет авт.окр. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет района |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет СП | 5769,1 | 419,1 | 550,0 | 600,0 | 600,0 | 600,0 | 600,0 | 600,0 | 600,0 | 600,0 | 600,0 |
| 1.5. | Обеспечение электроэнергией объектов улично-дорожной сети | АСП Нялинское | всего | 5080,0 | 580,0 | 500,0 | 500,0 | 500,0 | 500,0 | 500,0 | 500,0 | 500,0 | 500,0 | 500,0 |
| бюджет авт.окр. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет района |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет СП | 5080,0 | 580,0 | 500,0 | 500,0 | 500,0 | 500,0 | 500,0 | 500,0 | 500,0 | 500,0 | 500,0 |
| Итого по подпрограмме I | | | всего | 19847,6 | 1159,1 | 1876,5 | 2026,5 | 2026,5 | 2126,5 | 2126,5 | 2126,5 | 2126,5 | 2126,5 | 2126,5 |
| бюджет авт.окр. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет района |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет СП | 19847,6 | 1159,1 | 1876,5 | 2026,5 | 2026,5 | 2126,5 | 2126,5 | 2126,5 | 2126,5 | 2126,5 | 2126,5 |
| Подпрограмма II: Установка и обновление технических средств регулирования дорожного движения и обеспечения безопасности | | | | | | | | | | |  | | | |
| 2.1. | Установка технических средств регулирования дорожного движения | АСП Нялинское | всего | 100,0 | 50,0 | 50,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| бюджет авт.окр. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет района |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет СП | 100,0 | 50,0 | 50,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 2.2. | Обновление технических средств регулирования дорожного движения (замена) | АСП Нялинское | всего | 200,0 | 100,0 | 100,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| бюджет авт.окр. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет района |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет СП | 200,0 | 100,0 | 100,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 2.3. | Установка ограждающих конструкций | АСП Нялинское | всего | 200,0 | 200,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| бюджет авт.окр. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет района |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет СП | 200,0 | 200,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Итого по подпрограмме II | | | всего | 500,0 | 350,0 | 150,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| бюджет авт.окр. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет района |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет СП | 500,0 | 350,0 | 150,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Подпрограмма III: Снижение затрат электроэнергии на уличное освещение | | | | | | | | | | |  | | | |
| 3.1. | Модернизация уличного освещения, замена оборудования на более энергоэффективного | АСП Нялинское | всего | 680,00 | 380,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| бюджет авт.окр. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет района |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет СП | 680,00 | 380,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Итого по подпрограмме III | | | всего | 680,00 | 380,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| бюджет авт.окр. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет района |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет СП | 680,00 | 380,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Подпрограмма IV: Развитие транспортной инфраструктуры в части развития воздушного транспорта | | | | | | | | | | |  | | | |
| 4.1. | Строительство взлетно-посадочной полосы для малой авиации | АСП Нялинское | всего |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет авт.окр. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет района |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет СП |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Итого по подпрограмме IV | | | всего |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет авт.окр. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет района |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет СП |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Подпрограмма V: Строительство объектов транспортной инфраструктуры межмуниципального и регионального значения, предусмотренных Генеральным планом ХМАО-Югры и Генеральным планом сельского поселения Нялинское | | | | | | | | | | |  | | | |
| 5.1. | Газопровод высокого давления в с. Нялинское | АСП Нялинское | всего |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет авт.окр. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет района |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет СП |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 5.2. | Газопровод высокого давления в п. Пырьях | АСП Нялинское | всего |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет авт.окр. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет района |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет СП |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Итого по подпрограмме V | | | всего |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет авт.окр. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет района |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет СП |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Подпрограмма VI: Строительство объектов транспортной инфраструктуры, предусмотренных Генеральным планом сельского поселения Нялинское | | | | | | | | | | |  | | | |
| 6.1. | Автодорога «Нялинское-Пырьях-Кышик-Лянтор» | АСП Нялинское | всего |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет авт.окр. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет района |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет СП |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 6.2. | Автозаправочная станция в п. Пырьях | АСП Нялинское | всего |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет авт.окр. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет района |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет СП |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 6.3. | Автостанция в п. Пырьях | АСП Нялинское | всего |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет авт.окр. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет района |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет СП |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Итого по подпрограмме VI | | | всего |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет авт.окр. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет района |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет СП |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Всего по муниципальной программе | | | всего | 21027,6 | 1889,1 | 2126,5 | 2126,5 | 2126,5 | 2126,5 | 2126,5 | 2126,5 | 2126,5 | 2126,5 | 2126,5 |
| бюджет авт.окр. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет района |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджет СП | 21027,6 | 1889,1 | 2126,5 | 2126,5 | 2126,5 | 2126,5 | 2126,5 | 2126,5 | 2126,5 | 2126,5 | 2126,5 |

1. Дашиева А. Л. Функциональное влияние инфраструктуры на развитие региона // Молодой ученый. — 2009. — №11. — С. 102-105. — URL https://moluch.ru/archive/11/775/ [↑](#footnote-ref-1)