

ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ СЕЛЬСКОЕ ПОСЕЛЕНИЕ леуши

кондинского района

Министерство образования и науки Российской Федерации

Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого

Институт энергетики и транспортных систем

Научно-исследовательская лаборатория

«Промышленная теплоэнергетика»

ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ СЕЛЬСКОЕ ПОСЕЛЕНИЕ леуши кондинского района

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Специалист |  | М.П. Терлеева |

Оглавление

[Введение 5](#_Toc486257900)

[1. Паспорт программы 7](#_Toc486257901)

[2. Общие положения 10](#_Toc486257902)

[2.1. Основные понятия 11](#_Toc486257903)

[2.2. Современное состояние территории сельского поселения Леуши 13](#_Toc486257904)

[3. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры 16](#_Toc486257905)

[3.1. Анализ положения Ханты-Мансийского автономного округа - Югра в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения сельского поселения Леуши в структуре пространственной организации Ханты-Мансийского автономного округа – Югра 16](#_Toc486257906)

[3.2. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта, анализ пассажиропотока 20](#_Toc486257907)

[3.3. Характеристика сети дорог сельского поселения Леуши, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог 23](#_Toc486257908)

[3.4. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в сельском поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами) 26](#_Toc486257909)

[3.5. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения 27](#_Toc486257910)

[3.6. Характеристика движения грузовых транспортных средств 28](#_Toc486257911)

[3.7. Анализ уровня безопасности дорожного движения 28](#_Toc486257912)

[4. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории сельского поселения 30](#_Toc486257913)

[4.1. Рост численности населения 30](#_Toc486257914)

[4.2. Жилищный фонд 31](#_Toc486257915)

[4.3. Направления экономического развития 32](#_Toc486257916)

[4.4. Развитие транспортной инфраструктуры 33](#_Toc486257917)

[4.5. Снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения 38](#_Toc486257918)

[5. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры поселения 40](#_Toc486257919)

[6. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры сельского поселения, и целевые показатели программы 43](#_Toc486257920)

[7. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры сельского поселения 49](#_Toc486257921)

[8. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов), по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры 54](#_Toc486257922)

[9. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории сельского поселения 56](#_Toc486257923)

Введение

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

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

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

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

Основными целями программы являются:

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

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

1. Паспорт программы

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование Программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования сельское поселение Леуши на период 2017-2036 годы |
| Основание для разработки Программы | - Градостроительный кодекс Российской Федерации;  - Федеральный закон от 06 октября 2003 года №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;  - Постановление правительства Российской Федерации от 25.12.2015 №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;  - Генеральный план сельского поселения Леуши Кондинского муниципального района |
| Заказчик Программы | Администрация Кондинского района, 628200, Тюменская область, Ханты-Мансийский автономный округ - Югра, Кондинский район, пгт. Междуреченский, ул. Титова, 24, Комитет не сырьевого сектора экономики администрации Кондинского района |
| Разработчик Программы | ФГАОУ ВО «СПбПУ» |
| Цели Программы | - развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;  - повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;  - повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;  - создание условий для управления транспортным спросом. |
| Задачи Программы | - увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям;  - повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения;  - обеспечение устойчивого функционирования автомобильных дорог местного значения;  - увеличение количества стоянок для автотранспорта, создание условий для парковок автомобилей в установленных местах, освобождение придомовых территорий, пешеходных зон от автомобилей;  - создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;  - создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения. |
| Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры | - доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям;  - доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения;  - протяженность велосипедных дорожек;  - обеспеченность постоянной круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием;  - количество дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий на сети дорог федерального, регионального и межмуниципального значения;  - обеспеченность транспортного обслуживания населения. |
| Сроки и этапы реализации Программы | Мероприятия Программы охватывают период 2017 – 2021 годы и на перспективу до 2036 года. Мероприятия и целевые показатели (индикаторы), предусмотренные программой, рассчитаны на первые 5 лет с разбивкой по годам, а на последующий период (до окончания срока действия программы) - без разбивки по годам. |
| Объемы и источники финансового обеспечения Программы | Общий объем финансирования Программы составляет в 2017-2036 годах – 403 273,43 тыс. рублей за счет бюджетных средств разных уровней и привлечения внебюджетных источников.  Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2017- 2036 годов, могут быть уточнены при формировании проекта местного бюджета.  Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год. Все суммы показаны в ценах соответствующего периода. |
| Запланированные мероприятия программы | Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий:  1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, а также других объектов транспортной инфраструктуры. Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.  2. Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.  4. Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному.  5. Мероприятия по организации дорожного движения. Реализация мероприятий позволит повысить уровень качества и безопасности транспортного обслуживания населения.  6. Мероприятия по ремонту и строительству пешеходных и велосипедных дорожек. Реализация мероприятий позволит повысить качество велосипедного и пешеходного передвижения населения. |

1. Общие положения

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

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

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

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

* 1. Основные понятия

**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 местного значения** - автомобильные дороги в границах населенных пунктов поселений, муниципальных районов и городских округов автономного округа, за исключением автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального значения, частных автомобильных дорог.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

* 1. Современное состояние территории сельского поселения Леуши

Сельское поселение Леуши, в соответствии со статьей 5 Закона Ханты-Мансийского автономного округа – Югры от 25.12.2004 года №63-оз «О статусе и границах муниципального образования Ханты-Мансийского автономного округа – Югры» является муниципальным образованием Ханты-Мансийского округа – Югры, наделено статусом сельского поселения, этим же Законом установлены границы поселения, в которое вошли населенные пункты: село Леуши (административный центр), поселок Дальний, поселок Лиственичный, поселок Ягодный. Территория поселения имеет площадь 279,7 тыс. км², площадь застройки – 5,94 тыс. км².

Сельское поселение образовано путем слияния двух сельских округов Леушинского и Ягодинского.

Климат района – резко континентальный. Характеризуется быстрой сменой погодных условий особенно в переходные периоды – от осени к зиме и от весны к лету, а также в течение месяца и даже суток. Зима суровая, холодная и продолжительная, лето жаркое непродолжительное, переходные сезоны (весна, осень) с поздними весенними и ранними осенними заморозками.

Период с отрицательной температурой воздуха продолжается 7 месяцев, с октября по апрель. Период с устойчивым снежным покровом продолжается 180-200 дней – с конца октября до начала мая и устанавливается с 20 ноября, высота покрова равна 43 см, максимальная глубина промерзания почвы 191 – 233 см. Климатический район – 1В.

Таким образом, климатические условия муниципального образования сельское поселение Леуши являются гипокомфортными, что определяется низкими температурами воздуха, высокими скоростями ветра в зимний период и частыми метелями, значительным ультрафиолетовым дефицитом.

Сельское поселение Леуши расположено в центральной и западной части Кондинского района на левом берегу системы озер называемых Туманами.

По территории муниципального образования сельское поселение Леуши проходит много рек: Канда, Ах, Пава, Урай, Ирья, Евра, Иондра, Сумпанья, Лева, Первая, Леушинка, Олупья, Тулья и др., также расположены озера: Леушинский Туман, Подборье, Сатыгинский Туман, Среднесатыгинский Туман, Синтур и др.

Село Леуши с северной стороны омывает река Ах, с южной – река Пава.

Поселок Лиственичный расположен на берегу озера Леушинский Туман. Озеро Леушинский Туман находится на западной окраине Западно-Сибирской равнины. Площадь озера Леушинский Туман составляет 114 км². Из озера вытекает река Ах. Коротким проливом соединяется с озером Среднесатыгинский Туман (55 км2). Питание снеговое и дождевое.

Территория поселка Ягодный расположена на левом высоком берегу озера Среднесатыгинский туман. С южной стороны к поселку примыкают обширные заболоченные участки. Вода в озере Среднесатыгинский туман (глубина 2,5 м) в летнее время уходит от берегов до 100 м.

Поселок Дальний с восточной стороны омывает озеро Сатыгинский Туман, южнее простираются заболоченные участки.

Село Леуши расположено в центральной части Кондинского района. С северной стороны его омывает река Ах, с южной – река Пава.

Рельеф участка имеет ярко выраженный уклон с севера на юг в сторону реки Пава, протекающей в черте поселка. Существующие отметки рельефа колеблются от 69.90 до 46.80. В поселке имеются искусственные водоемы.

Поселок Лиственичный расположен в центральной части Кондинского района на берегу озера Леушинский Туман, в окружении полей МУСП «Совхоз Кондинский». Рельеф поселка спокойный с общим незначительным уклоном в сторону озера Леушинский Туман. Отметки рельефа колеблются от 69.80 до 64.90. Береговая часть озера изрезана оврагами.

Поселок Ягодный расположен на левом высоком берегу озера Среднесатыгинский туман. С южной стороны к поселку примыкают обширные заболоченные участки. Рельеф поселка спокойный. Абсолютные отметки меняются от 38,83 до 47,68. Средний уклон 12%.

Поселок Дальний с восточной стороны омывает озеро Сатыгинский Туман, южнее простираются заболоченные участки. Рельеф поселка спокойный.

Площадь муниципального образования сельское поселение Леуши – 29 024 га, в том числе:

* с. Леуши – 462 га;
* п. Лиственичный – 276 га;
* п. Ягодный – 348 га;
* п. Дальний – 129 га.

Самым крупным предприятием на территории сельского поселения является муниципальное унитарное сельскохозяйственное предприятие «Совхоз Кондинский», расположенное в п. Лиственичный, имеющее отделения в п. Ягодный и п. Дальний. Предприятие занимается мясомолочным животноводством, выращиванием картофеля. В предприятии сохранено поголовье чёрно бурой лисицы, хотя данное направление является убыточным.

Обеспечение населения продуктами сельского хозяйства осуществляется в основном за счет личных подсобных хозяйств.

Промышленные предприятия, находившиеся в селе Леуши ликвидированы, а сельскохозяйственные предприятия остаются без развития в связи с экономическим состоянием.

1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры
   1. Анализ положения Ханты-Мансийского автономного округа - Югра в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения сельского поселения Леуши в структуре пространственной организации Ханты-Мансийского автономного округа – Югра

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

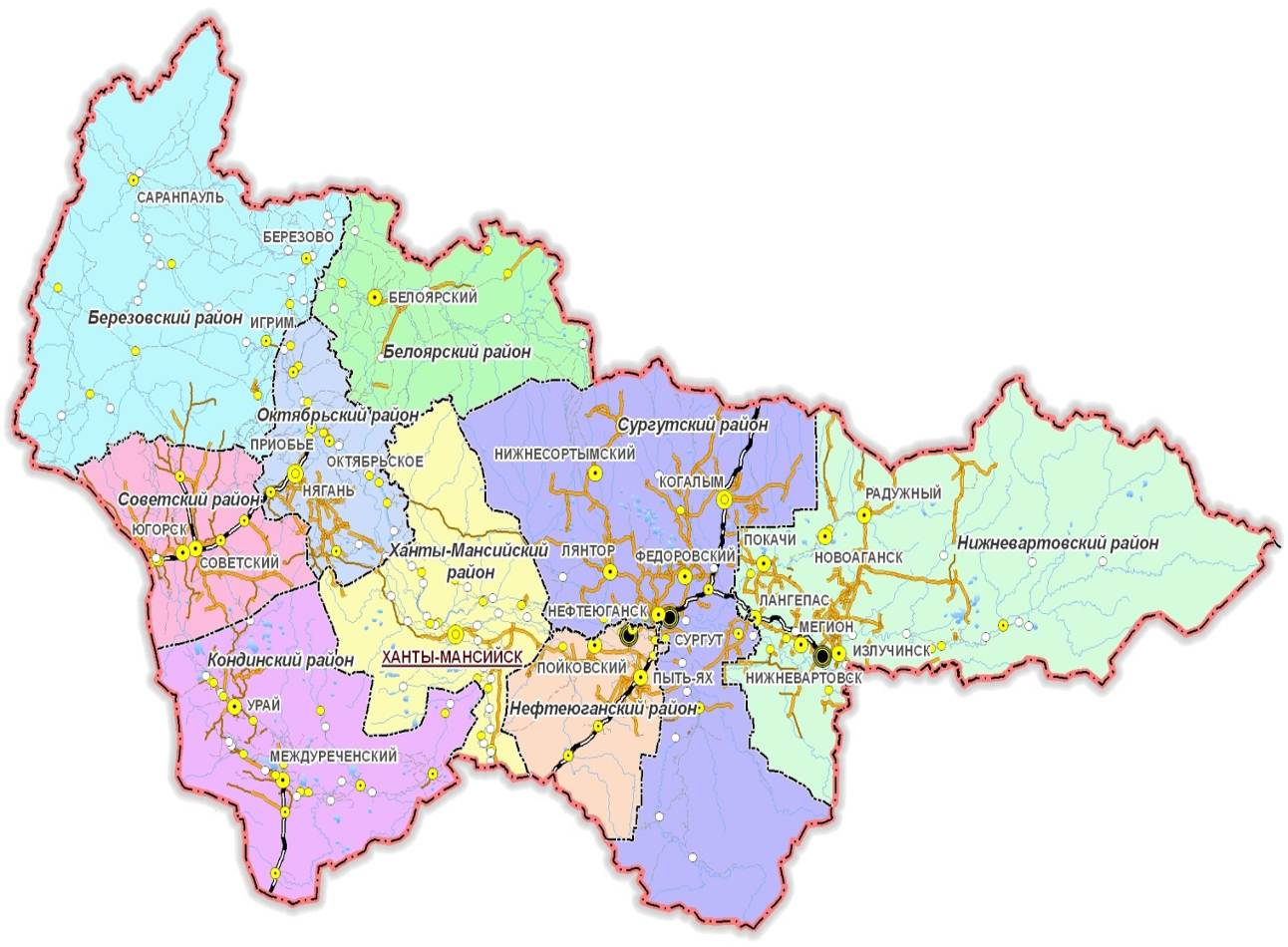
Протяженность судоходных водных путей составляет 5 608 км, из которых   
3 736 км - боковые и малые реки. Главные судоходные водные пути – реки Обь и Иртыш, обеспечивающие связь округа с северными и южными регионами Сибири. Реки связывают населенные пункты округа с крупными сибирскими городами: Тобольском, Салехардом, Томском, Новосибирском и имеют выход на морские магистрали.

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

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

Транспортный комплекс Кондинского района сформирован автомобильным, воздушным, водным, железнодорожным видами транспорта и включает в себя: сеть зимних автомобильных дорог, водные пути, вертолетные площадки, пристани, железнодорожные станции.

Кондинский район занимает площадь 55,17 тыс. км². Северная часть района расположена на Кондинской низменности. Протяженность с севера на юг — 300 км, с запада на восток — 340 км. Район граничит: на юго-западе и западе — с Тавдинским, Таборинским, Гаринским районами Свердловской области, на северо-востоке и севере — с Советским, Октябрьским и Ханты-Мансийским районами Ханты-Мансийского автономного округа, на востоке и юго-востоке — с Уватским и Тобольским районами Тюменской области.



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

В Кондинском районе пассажирские перевозки осуществляются круглогодично: автомобильным и железнодорожным видами транспорта, сезонно: автомобильным транспортом - в зимний период по зимним автомобильным дорогам; водным транспортом - в летний период; воздушным - в период весенне-осенней распутицы и летний период, который в свою очередь является самым затратным, как для населения, так и для бюджета Кондинского района.

Данная транспортная схема сложилась в связи с наличием 13-ти труднодоступных населенных пунктов, не имеющих выхода к сети автомобильных дорог с твердым покрытием.

Муниципальное образование сельское поселение Леуши в центральной и западной части Кондинского района, входящего в Ханты-Мансийский автономный округ – Югру, Тюменской области.

Все населенные пункты муниципального образования связаны между собой, с районным центром пгт. Междуреченский и г. Ураем региональной дорогой "ст. Устье-Аха - г. Урай" (III категория) являющейся часть автомобильной дороги "ЮГ" от автомобильной дороги "Югра" до границы Тюменской области. Все населенные пункты сельского поселения (с. Леуши, п. Лиственичный, п. Ягодный, п. Дальний) имеют выходы на данную автомобильную дорогу:

* подъезд к п. Дальний от автомобильной дороги ст. Устье-Аха - г. Урай (регионального значения, IV категория, протяженность 2,729 км, полоса отвода 50 м);
* подъезд к пос. Ягодный (регионального значения, IV категория, протяженность 3,19 км, ширина 6 м, полоса отвода 50 м);
* автомобильная дорога Леуши - Лиственичный (местного значения, IV категория, протяженность 3,34 км).
  1. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта, анализ пассажиропотока

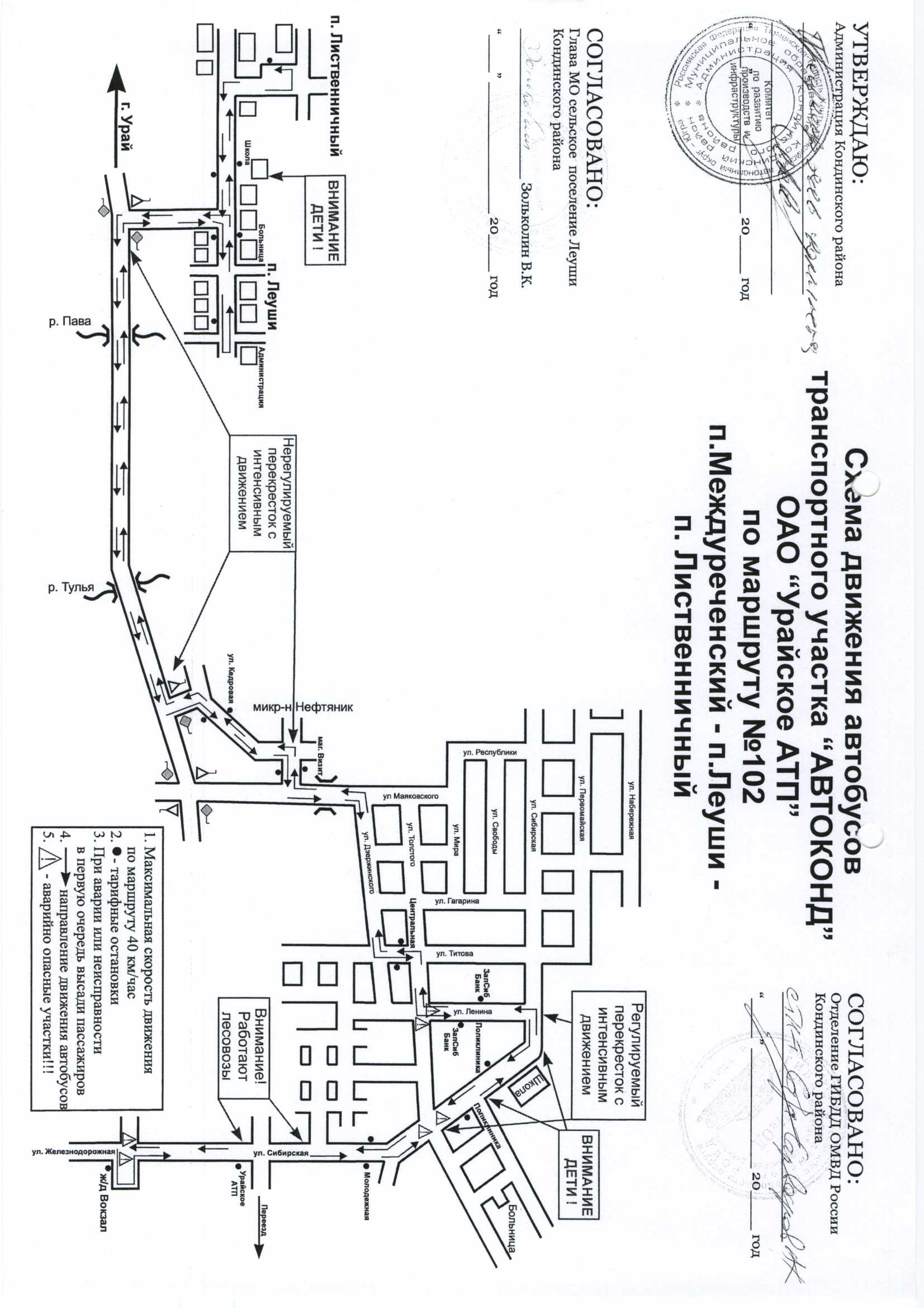
Автомобильный транспорт является единственным видом транспорта на территории сельского поселения Леуши.

Перевозку пассажиров автомобильным транспортом общего пользования выполняют: АО «Урайское АТП», ОАО УАТП «Автоконд».

Межмуниципальный маршрут регулярных перевозок автомобильным транспортом общего пользования в городском поселение Кондинское осуществляется маршрутом № 102, № 110 и № 501.

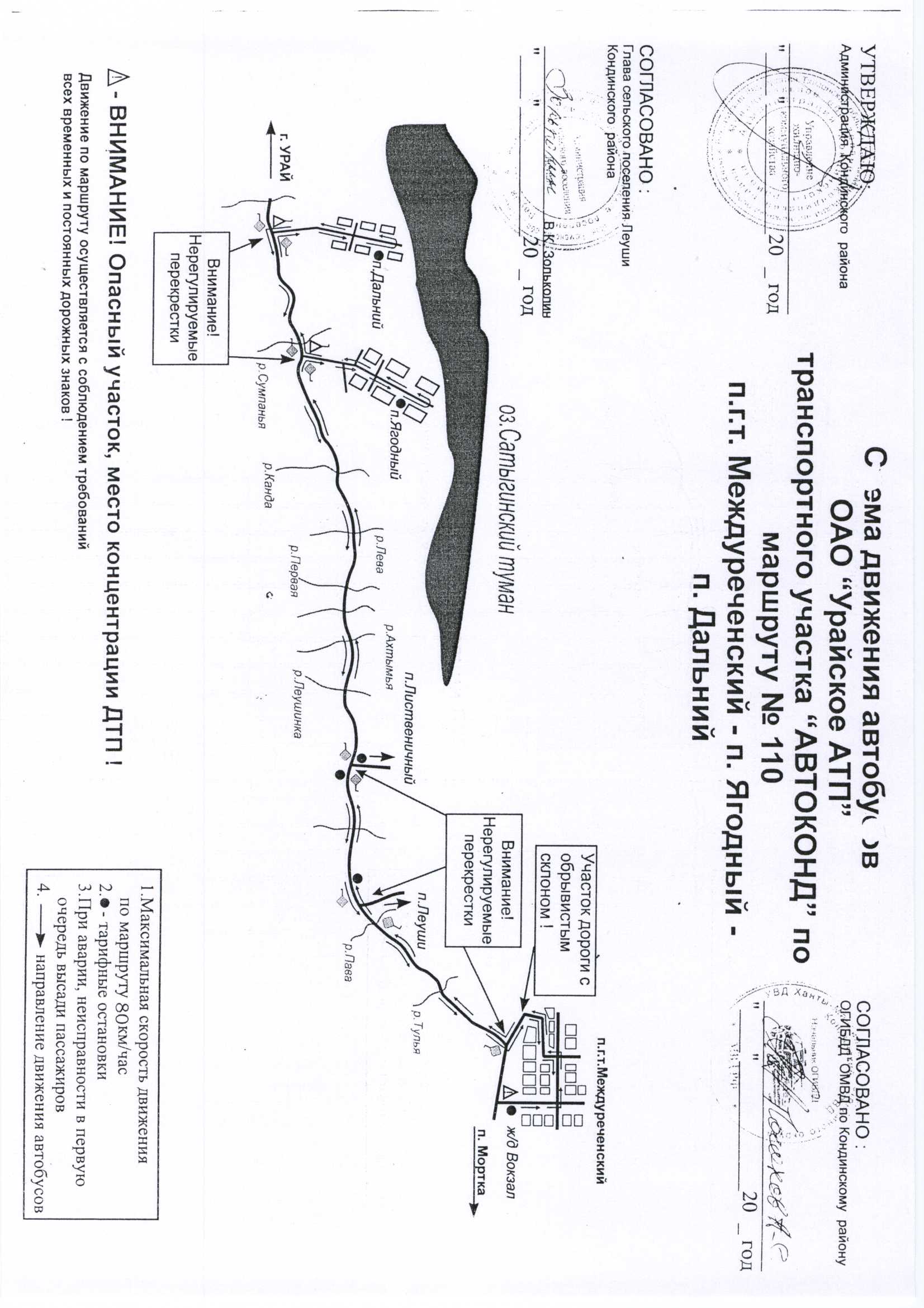
Данные о маршрутах регулярных перевозок пассажиров и багажа муниципального образования с указанием: мест остановки, объемов пассажиропотока на маршрутах, количества транспортных средств на маршруте:

1. Маршрут № 102 «Междуреченский – Леуши – Лиственичный» (рисунок 3-2), места остановки: «Ж/д вокзал», «Урайское АТП», «Молодежная», «Поликлиника», «Запсибкомбинат», «Центральная», «Визит», «Кедровая», «Администрация», «Больница», «Школа», «Лиственичный», «Школа», «Больница», «Администрация», «Кедровая», «Визит», «Центральная», «Запсибкомбанк», «Поликлиника», «Молодежная», «Урайское АТП», «Ж/д вокзал», объем пассажиропотока 21 888 пассажиров в год, транспортных средств 1 единица, 8 рейсов ежедневно (кроме воскресенья - 4 рейса).



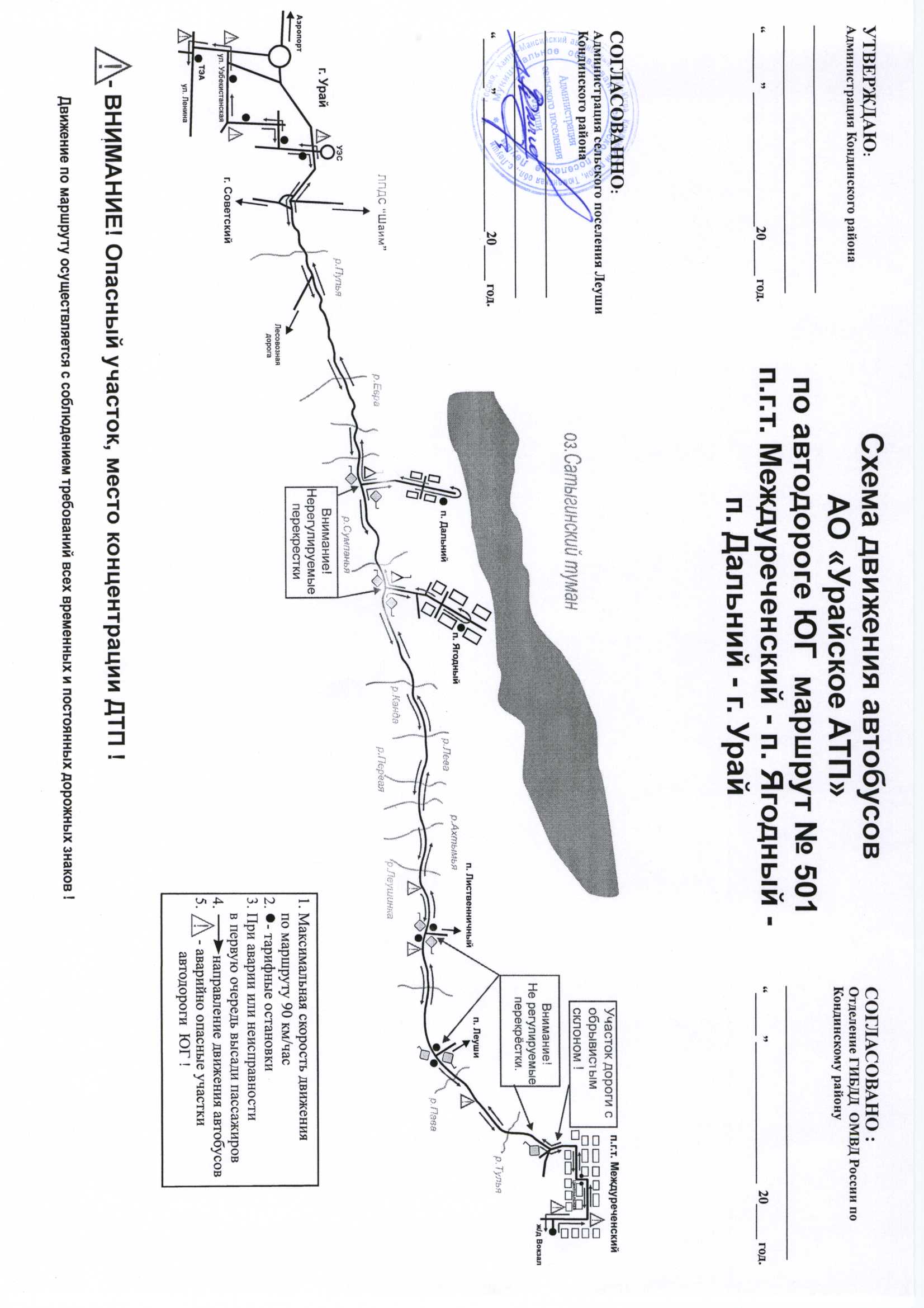
* + - * 1. Схема движения автобусного маршрута «Междуреченский – Леуши – Лиственичный»

1. Маршрут № 110 «Междуреченский – Ягодный – Дальний» (рисунок 3-3), места остановки: «Ж/д вокзал», «Центральная», «Кедровая», «Леуши», «Лиственичный», «Ягодный», «Дальний», «Ягодный», «Лиственичный», «Леуши», «Кедровая», «Центральная», «Ж/д вокзал», объем пассажиропотока 329 пассажиров в год, транспортных средств 1 единица, 1 день в неделю (среда), 4 рейса в день.



* + - * 1. Схема движения автобусного маршрута «Междуреченский – Ягодный – Дальний»

1. Маршрут № 501 «Междуреченский – Ягодный – Дальний – Урай» (рисунок 3-4), места остановки: «Ж/д вокзал», «Центральная», «Леуши», «Лиственичный», «Ягодный», Дальний», «Шаимска», «Космонавтов», «Узбекистанская», «Ленина», «Нефтяников», «Дальний», «Ягодный», «Лиственичный», «Леуши», «Центральная», «Ж/д вокзал», объем пассажиропотока 3 259 пассажиров, транспортных средств 1 единица, 2 рейса ежедневно (кроме среды и воскресенья).



* + - * 1. Схема движения автобусного маршрута «Междуреченский – Ягодный – Дальний – Урай»

Данного количества маршрутов достаточно для удовлетворения потребности населения в области пассажирских перевозок.

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

Существующая улично-дорожная сеть сельского поселения Леуши представлена преимущественно грунтовыми улицами и проездами.

Общая протяженность автомобильных дорог составляет 34,7 км, в том числе и с твердым покрытием 6,3 км (бетон). Доля дорог с твердым покрытием в общей протяженности дорог составляет 18%, что ниже средне районного показателя на 36% (по району 28%).

В таблице 3.3-1 представлен перечень автомобильных дорог местного значения общего пользования в границах с. Леуши, п. Лиственичный, п. Ягодный, п. Дальний, находящихся в собственности сельского поселения Леуши по состоянию на 01.01.2017 года.

Перечень автомобильных дорог местного значения общего пользования в границах сельского поселения Леуши

| **№ п/п** | **Наименование автомобильной дороги** | **Протяженность, км** | **Площадь покрытия, м²** | **Тип покрытия** | **Категория дороги** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **с. Леуши** | | | | | |
|  | автодорога Леуши-Лиственичный | 3,340 | 20 040,0 | бетон | IV |
|  | ул. Волгоградская | 1,673 | 12 547,5 | грунт | V |
|  | ул. Красная | 0,230 | 1 035,0 | грунт | V |
|  | ул. Кооперативная | 0,270 | 1 215,0 | грунт | V |
|  | пер. Кооперативный | 0,077 | 346,5 | грунт | V |
|  | ул. Советская | 1,470 | 8 085,0 | грунт | V |
|  | ул. Советская 1 | 0,220 | 1 210,0 | грунт | V |
|  | ул. Красная 1 | 0,222 | 1 332, | грунт | V |
|  | ул. Карбышева | 0,413 | 2 478,0 | грунт | V |
|  | ул. Красная 2 | 0,160 | 720,0 | грунт | V |
|  | ул. Береговая | 1,363 | 6 133,5 | грунт | V |
|  | ул. Красная 3 | 0,220 | 990,0 | грунт | V |
|  | ул. Заречная | 1,120 | 6 720,0 | грунт | V |
|  | ул. Полевая | 0,850 | 4 675,0 | грунт | V |
|  | ул. Учительская | 0,270 | 1 215,0 | грунт | V |
|  | ул. Береговая 1 | 0,703 | 3 886,5 | грунт | V |
|  | ул. Береговая 2 | 0,242 | 1 258,4 | грунт | V |
|  | ул. Новая | 0,420 | 2 310,0 | грунт | V |
|  | ул. Таежная | 0,125 | 650,0 | грунт | V |
|  | ул. Новая 1 | 0,183 | 925,0 | грунт | V |
|  | ул. Лесная | 0,254 | 1 270,0 | грунт | V |
|  | ул. Школьная | 0,270 | 1 350,0 | грунт | V |
|  | ул. Совхозная | 0,260 | 1 430,0 | грунт | V |
|  | ул. Геологов | 0,262 | 1 048,0 | грунт | V |
|  | ул. Геологов 1 | 0,200 | 900,0 | грунт | V |
|  | **Итого по с. Леуши** | **14, 817** |  |  |  |
| **п. Лиственичный** | | | | |  |
|  | ул. Космонавтов | 1,740 | 10 440,0 | грунт | V |
|  | ул. Садовая | 0,270 | 1 485,0 | грунт | V |
|  | ул. Садовая 1 | 0,550 | 2 750,0 | грунт | V |
|  | ул. Садовая 2 | 0,200 | 1 000,0 | грунт | V |
|  | ул. Комсомольская | 1,031 | 5 155,0 | грунт | V |
|  | пер. Комсомольский | 0,324 | 1 620,0 | грунт | V |
|  | ул. Школьная | 0,212 | 954,0 | грунт | V |
|  | ул. Школьная 1 | 0,410 | 2 255,0 | грунт | V |
|  | ул. Юбилейная | 0,612 | 3 672,0 | грунт | V |
|  | пер. Кооперативный | 0,100 | 500,0 | щебень | V |
|  | ул. Кооперативная | 0,880 | 4 840,0 | щебень | V |
|  | ул. Центральная | 0,413 | 2 684,5 | грунт | V |
|  | ул. Югорская | 0,201 | 1 105,5 | грунт | V |
|  | ул. Метеостанция | 0,240 | 1 080,0 | грунт | V |
|  | автодорога от бетонки до овощехранилища | 0,928 | 4 640,0 | грунт | V |
|  | ул.Механошина | 0,223 | 1 165,0 | грунт | V |
|  | **п. Лиственичный** | **8,333** |  |  |  |
| **п. Ягодный** | | | | | |
|  | пер. № 1 между ул. Набережная и ул. Центральная | 0,100 |  | - | V |
|  | пер. № 1 между ул. Центральная и ул. Лесная | 0,145 |  | - | V |
|  | пер. № 2 между ул. Лесная и ул. Новая | 0,130 |  | - | V |
|  | пер. № 2 между ул. Набережная и ул. Центральная | 0,080 |  | - | V |
|  | пер. № 2 между ул. Центральная и ул. Лесная | 0,185 |  | - | V |
|  | пер. № 3 между ул. Набережная и ул. Центральная | 0,123 |  | - | V |
|  | пер. № 3 между ул. Центральная и ул. Лесная | 0,150 |  | - | V |
|  | пер. № 4 между ул. Набережная и ул. Центральная | 0,172 |  | - | V |
|  | пер. № 4 между ул. Центральная и ул. Лесная | 0,190 |  | - | V |
|  | пер. № 5 между ул. Набережная и ул. Центральная | 0,240 |  | - | V |
|  | пер. № 5 между ул. Центральная и ул. Лесная | 0,120 |  | - | V |
|  | пер. № 6 между ул. Центральная и ул. Лесная | 0,100 |  | - | V |
|  | пер. между ул. Лесная и ул. Новая | 0,143 |  | - | V |
|  | ул. Аэропортная | 0,350 |  | - | V |
|  | ул. Лесная | 0,960 |  | - | V |
|  | ул. Лесная 1 | 0,333 |  | - | V |
|  | ул. Луговая | 0,220 |  |  | V |
|  | ул. Набережная | 1,780 |  |  | V |
|  | ул. Новая | 0,324 |  |  | V |
|  | ул. Центральная | 2,391 |  |  | V |
|  | ул. Южная | 0,200 |  |  | V |
|  | **п. Ягодный** | **8,436** |  |  |  |
| **п. Дальний** | | | | | |
|  | ул. Центральная | 1,301 | 8 066,2 | - | IV |
|  | ул. Береговая | 0,680 | 4 216,0 | - | IV |
|  | пер. №1 между ул. Центральная и ул. Береговая | 0,080 | 400,0 | - | IV |
|  | пер. №2 между ул. Центральная и ул. Береговая | 0,160 | 800,0 | - | IV |
|  | пер. №3 между ул. Центральная и ул. Береговая | 0,179 | 805,5 | - | IV |
|  | ул. Береговая 1 | 0,237 | 1 066,5 | - | IV |
|  | ул. Береговая 2 | 0,140 | 728,0 | - | IV |
|  | **п. Дальний** | **2,777** |  |  |  |
| **Итого по с.п. Леуши** | | **34,363** | | | |

Практически вся улично-дорожная сеть населенного пункта находится в неудовлетворительном состоянии и требует реконструкции. Улично-дорожная сеть не классифицирована по категориям, твердое покрытие отсутствует. В результате чего, во время весенне-осенней распутицы движение транспорта по улично-дорожной сети становится затруднительным.

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

В границах сельского поселения Леуши объекты обслуживания транспорта отсутствуют. Отведены два земельных участка под размещение автозаправочных станций - один - в южной части с. Леуши; второй - на выезде из п. Ягодный на автомобильной дороге общего пользования регионального значения "ст. Устье-Аха - г. Урай".

Ремонт личного транспорта осуществляется собственными силами населения или в г. Урай, пгт. Междуреченский.

На территории населенных пунктов жилая застройка представлена индивидуальными жилыми домами. Хранение личного транспорта осуществляется на территории приусадебных участков.

По данным УМВД РФ по Ханты-Мансийскому АО - Югре на территории Кондинского муниципального района уровень обеспеченности жителей личным автотранспортом составляет:

* в 2011 г. - 240 автомобилей на 1000 жителей;
* в 2012 г. - 262 автомобилей на 1000 жителей;
* в 2013 г. - 265 автомобилей на 1000 жителей;
* в 2014 г. - 291 автомобилей на 1000 жителей;
* в 2015 г. - 330 автомобилей на 1000 жителей;
* в 2016 г. - 358 автомобилей на 1000 жителей.

Таким образом расчетное количество личного транспорта на территории населенных пунктов составляет:

* с. Леуши - 363 автомобиля;
* п. Лиственичный - 250 автомобилей;
* п. Ягодный - 220 автомобилей;
* п. Дальний - 46 автомобилей.

Учитывая требования п. 6.9 МНГП сельского поселения Леуши на 1200 автомобилей должна приходится 1 топливораздаточная колонка и п.6.12 на 200 автомобилей должен приходится 1 пост на станции технического обслуживания. Ремонт личного транспорта осуществляется на территории г. Урай и пгт. Междуреченский.

* 1. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

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

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

* 1. Характеристика движения грузовых транспортных средств

Транспортные организации, осуществляющие грузовые перевозки на территории сельского поселения отсутствуют.

* 1. Анализ уровня безопасности дорожного движения

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

Крупными авариями на автотранспорте могут быть дорожно-транспортные аварии с участием пассажирских автобусов с числом пострадавших и погибших от 10 человек.

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

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

1. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории сельского поселения
   1. Рост численности населения

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

При относительной стабильности российской экономики на расчетный срок можно рассчитывать и на положительный естественный прирост населения и нулевую миграцию. Таким образом, по генеральному плану на расчетный срок предусматривается оптимистический прогноз развития сельского поселения Леуши.

По итогам 2015 года согласно статистическим данным численность постоянного населения сельского поселения Леуши на 01.01.2016 г. составила 3 111 человек и уменьшилась в абсолютном выражении по отношению к прошлому году на 54 человека (1,7%). В разрезе населенных пунктов численность населения представлена в таблице 4.1-1.

Численность населения сельского поселения Леуши по населенным пунктам, человек

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование населенного пункта | Численность населения |
| с. Леуши | 1293 |
| п. Дальний | 166 |
| п. Лиственичный | 876 |
| п. Ягодный | 776 |

Важнейшими факторами изменения численности населения сельского поселения является естественное и механическое движение.

Генеральным планом предусматривается рост численности населения. Проектная численность населения на расчетный срок (2036 год) будет принята на уровне 3360 человек.

Проектная численность населения сельского поселения Леуши с распределением по населенным пунктам приведена ниже.

Проектная численность населения сельского поселения Леуши по населенным пунктам, человек

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование населенного пункта | Численность населения |
| с. Леуши | 1475 |
| п. Дальний | 170 |
| п. Лиственичный | 910 |
| п. Ягодный | 805 |

Основной целью социально-экономического развития поселения является создание эффективной экономики, обеспечивающей повышение уровня жизни населения, поступление бюджетных доходов, покрывающих основную часть расходов поселения, решение социальных проблем.

* 1. Жилищный фонд

Площадь сформированной территории жилой застройки в границах сельского поселения составляет 275,9 га.

Жилые территории представлены застройкой индивидуальными жилыми домами общей площадью275,9 га.

Общая площадь жилищного фонда сельского поселения Леуши составила не менее 63,1 тыс. м². Общая площадь жилья непригодного для проживания составила более 9%.

Средняя обеспеченность жильем в сельском поселении составила не менее 20,3 м² на человека.

Плотность населения в границах населенных пунктов составила:

* в с. Леуши - 3 чел./га;
* в п. Лиственичный - 3 чел./га;
* в п. Ягодный - 2 чел./га;
* в п. Дальний - 1 чел./га.

Плотность населения в границах жилых территорий в населенных пунктах составила:

* в с. Леуши - 13 чел./га;
* в п. Лиственичный - 12 чел./га;
* в п. Ягодный - 11 чел./га;
* в п. Дальний - 5 чел./га.

С учетом сноса всего непригодного для проживания жилья в течение расчетного срока и сохранения существующего жилого фонда в надлежащем состоянии потребность в новом жилье составит 43,6 тыс. м². Таким образом, жилой фонд к концу расчетного срока должен составить не менее 100,8 тыс. м².

Таким образом, при соблюдении всех условий обеспеченность жилого фонда должна составить не менее 30 м² жилья на 1 человека.

Общая площадь жилой застройки на перспективу составит 322,6 га.

Точные сроки строительства жилья будут устанавливаться с учетом фактических поступлений бюджетных средств и спроса, а также необходимого времени на подготовку строительной площадки. Конкретизация сроков по сносу и реконструкции существующего жилищного фонда устанавливается с учетом возможности предоставления жилья населению и установленных сроков строительства нового жилья на участках сносимых домов.

* 1. Направления экономического развития

На территории сельского поселения Леуши зарегистрировано 45 организаций различных видов собственности и направлений деятельности, в том числе 29 индивидуальных предпринимателей. Крупных предприятий и организаций в поселении нет.

Производством и реализацией сельскохозяйственной продукции в поселении занимаются 6 крестьянско-фермерских хозяйств, самым крупным является КФХ Чурилович Ф.В. По состоянию на 01.01.2016 в хозяйстве насчитывалось 422 голов крупного рогатого скота, из них 158 коров, 15 свиней, 240 голов птицы, 10 голов мелкого рогатого скота, 17 голов лошадей.

По состоянию на 01.01.2016 произведено: 620,5 тыс. литров молока, 92,3 тыс. кг мяса крупного рогатого скота.

В 2016 году введен в эксплуатацию молочный завод в п. Лиственичный по переработке молока (мощность до 5 тонн в сутки).

Лесозаготовкой занимаются 2 индивидуальных предпринимателя основным видом деятельности, которых является заготовка дров для населения и изготовление строительного материала (бруса, досок).

Услуги розничной торговли в стационарной торговой сети оказывают ООО «Урал», ООО «Лунный свет», ООО «Эллада», ООО «АПК Кондинские просторы», а также индивидуальные предприниматели.

В соответствии с «Планом развития сельского поселения Леуши на период до 2030 года» в развитие сельского хозяйства и промышленности предусматривается:

* техническое перевооружение молочной фермы на 200 стойловых мест в п. Лиственичный (2015-2017 гг.);
* развитие картофелеводства и овощеводства открытого грунта на сельхозугодиях с. Леуши (2017-2030 гг.);
* создание (сохранение) малых предприятий по заготовке и переработке древесины, инновационное создание ЛПХ;
* строительство птицефабрики в сп. Леуши;
* реализация мероприятий по вовлечению в сельскохозяйственный оборот неиспользуемых сельскохозяйственных земель;
* развитие крестьянско-фермерских хозяйств.
  1. Развитие транспортной инфраструктуры

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

С учетом сложившейся экономической ситуации, характер и объемы передвижения населения практически не изменяются. Транспортная инфраструктура по видам транспорта не претерпит существенных изменений. Транспортная связь с районными и региональными населенными пунктами будет осуществляться автомобильным транспортом, внутри населенного пункта – личным транспортом и пешеходным сообщением.

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

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

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

* поселковая дорога;
* главные улицы;
* основные улицы в жилой застройке;
* второстепенные улицы в жилой застройке;
* проезды.

Основными задачами по совершенствованию транспортной системы поселения являются:

* организация транспортных связей;
* улучшение связей сложившихся функциональных зон между собой;
* увеличение пропускной способности существующих улиц;
* повышение уровня благоустройства улично-дорожной сети;
* параметры улично-дорожной сети должны быть доведены до нормативных и отвечать назначенной категории;
* покрытия проезжих частей и тротуаров предполагается выполнить на уровне, отвечающем современным требованиям.

Параметры проектируемой улично-дорожной сети муниципального образования сельское поселение Леуши представлены ниже в таблице 4.4-1.

Параметры проектируемой улично-дорожной сети муниципального образования сельского поселения Леуши

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Категория улично-дорожной сети | Протяженность улицы, км |
| 1 | 2 | 3 |
| с. Леуши | | |
| 1. | Поселковая дороги | 1,4 |
| 2. | Главная улица | 1,9 |
| 3. | Основные улицы в жилой застройке | 4,9 |
| 4. | Второстепенные улицы в жилой застройке | 14,7 |
| 5. | Проезды | 1,4 |
|  | ИТОГО | 24,3 |
| п. Лиственичный | | |
| 1. | Главная улица | 0,4 |
| 2. | Основные улицы в жилой застройке | 3,0 |
| 3. | Второстепенные улицы в жилой застройке | 11,6 |
| 4. | Проезды | 2,5 |
|  | ИТОГО | 17,5 |
| п. Ягодный | |  |
| 1. | Главная улица | 1,1 |
| 2. | Второстепенные улицы в жилой застройке | 11,5 |
| 3. | Проезды | 0,3 |
|  | ИТОГО | 12,9 |
| п. Дальний | | |
| 1. | Основные улицы в жилой застройке | 1,3 |
| 2. | Второстепенные улицы в жилой застройке | 4,9 |
| 3. | Проезды | 0,4 |
|  | ИТОГО | 6,6 |

В части развития внешнего транспорта проектом предусматривается строительство автомобильной дороги общего пользования местного значения "Подъезд к с. Леуши" (IV категория) от автомобильной дороги общего пользования регионального значения "ст. Устье-Аха - г. Урай" (III категория). Реализация данного решения запланировано до 2018 г.

Также решениями Схемы территориального планирования Ханты-Мансийского автономного округа - Югры предусмотрено устройство в границах МО сельского поселения Леуши вдоль автомобильной дороги общего пользования регионального значения "ст. Устье-Аха - г. Урай" трех площадок отдыха.

Генеральным планом в границах сельского поселения Леуши предусмотрено устройство автомобильных дорог общего пользования местного значения (IV категории), обеспечивающих подъезд к территориям инженерной инфраструктуры и объектам отдыха и туризма общей протяженностью 3,2 км.

На расчетный срок в границах населенных пунктов сельского поселения Леуши предусмотрено размещение жилой застройки с приусадебными участками. Хранение личного транспорта будет осуществляться на территории приусадебных участков.

Так же, в соответствии с генеральным планом, необходимо строительство следующих объектов:

* в с. Леуши и п. Лиственичный - необходима 1 топливораздаточная колонка на АЗС и 5 постов на СТО;
* в п. Ягодный - 2 поста на СТО.
* в с. Леуши завершение строительства автозаправочной станции расчетной мощностью 6 топливораздаточных колонок;
* на выезде из п. Ягодный размещение автозаправочной станции (расчетной мощностью 6 колонок) и станции технического обслуживания (расчетной мощностью 5 постов).

Недостающее количество станций технического обслуживания предлагается восполнить за счет СТО на территории г. Урай и пгт. Междуреченский.

Кроме этого, на территории с. Леуши предусмотрена территория для размещения лодочной станции.

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

В структуре развития транспортного сообщения особое внимание на территории сельского поселения необходимо уделить развитию велосипедных сообщений для движения внутри поселения. Для этих целей Программой предусмотрено строительство велосипедных дорожек. Велосипедные дорожки, как правило, надлежит проектировать для одностороннего движения шириной не менее 2,2 м на самостоятельном земляном полотне, у подошвы насыпей или за пределами откосов выемок.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Отставание развития дорожной сети сдерживает социально-экономический рост во всех отраслях экономики и уменьшает мобильность передвижения трудовых ресурсов. Диспропорция роста перевозок к объёмам финансирования дорожного хозяйства привели к существенному ухудшению состояния автомобильных дорог и, как следствие, к росту доли дорожно-транспортных происшествий, причиной которых так же служит неудовлетворительные дорожные условия.

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

1. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры поселения

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

Целями Программы являются:

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

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

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

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

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

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

Основные ожидаемые конечные результаты реализации программы:

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

Основными приоритетами развития транспортного комплекса муниципального образования должны стать:

На первую очередь:

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

На расчётный срок:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Основными задачами мероприятия по информационному обеспечению являются:

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

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

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

Неизменными должны остаться ширина проезжих частей, типы развязок и основные направления движения. При подготовке комплексной транспортной схемы муниципального образования эти поперечные профили и схемы развязок могут быть откорректированы.

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

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

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

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

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

Программой предусматривается создание безбарьерной среды для маломобильных групп населения. С этой целью при проектировании общественных зданий должны предъявляться требования по устройству пандусов с нормативными уклонами, усовершенствованных покрытий тротуаров и всех необходимых требований, отнесённых к созданию безбарьерной среды.

При проектировании тротуаров и пешеходных дорожек следует соблюдать следующие рекомендации:

* тротуары и пешеходные дорожки необходимо проектировать в целях обеспечения непрерывности связей элементов комплекса пешеходных и транспортных путей, а также свободного доступа для всех людей, в том числе инвалидов и других маломобильных групп населения, к объектам их тяготения (зданиям, сооружениям, включая объекты транспортной инфраструктуры);
* тротуары и пешеходные дорожки следует прокладывать по кратчайшим (наиболее удобным) путям движения инвалидов и других маломобильных групп населения, с учетом обеспечения беспрепятственности и безопасности движения по ним указанных групп пешеходов;
* тротуары и пешеходные дорожки следует, по возможности, выполнять без изменения уровня продольного профиля, с минимальным числом пересечений с проезжей частью автомобильных дорог;
* необходимо обеспечение частичного или полного разделения основных встречных и пересекающихся потоков пешеходов в зонах массового тяготения населения, в том числе посредством организации одностороннего движения пешеходов с выделением в пределах тротуаров или пешеходных дорожек специальных полос, предназначенных для движения инвалидов и других маломобильных групп населения.

Габаритные размеры тротуара и пешеходной дорожки устанавливают по ГОСТ Р 52766-2007, СП 42.13330.2011, а также с учетом «Рекомендаций по проектированию улиц и дорог городов и сельских поселений» (составлены к главе СНиП 2.07.01-89\*, утв. ЦНИИП градостроительства Минстроя России 01.01.1994) и ОДМ 218.2.007-2011.

Мероприятия по данному разделу:

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

Мероприятиями Программы в части развития внешнего транспорта будут следующие:

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

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

На пешеходных переходах, которыми регулярно пользуются слабовидящие и слепые люди, дополнительно к светофорной сигнализации рекомендуется применять звуковую сигнализацию, работающую в согласованном режиме с пешеходными светофорами. Звуковая сигнализация выполняется согласно ГОСТ Р 51648-2000 и предусматривает звуковые сигналы перехода.

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

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

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

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

Целевые индикаторы и показатели Программы

| № п/п | Наименование индикатора | Единица измерения | Показатели по годам | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022-2036 |
| 1 | Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения | % | 90 | 70 | 68 | 58 | 45 | 0 |
| 2 | Обеспеченность постоянной круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием | % | 90 | 90 | 93 | 95 | 98 | 100 |
| 3 | Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям | % | 18 | 30 | 32 | 42 | 55 | 100 |
| 4 | Протяженность велосипедных дорожек | м | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 500 |
| 5 | Обеспеченность транспортного обслуживания населения | % | 50 | 60 | 65 | 70 | 80 | 100 |

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

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

Для достижения основной цели программы необходимо решить следующие задачи:

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

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

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

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

При реализации программы предполагается привлечение финансирования из средств дорожного фонда.

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

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

Ориентировочная стоимость мероприятий определена по проектам объектов-аналогов, Каталогам проектов повторного применения для строительства объектов социальной и инженерной инфраструктур, Укрупненным нормативам цена строительства 2014 года (НЦС 81-02-2014), изданным Министерством регионального развития РФ, по существующим сборникам ФЕР в ценах и нормах 2001 года. Стоимость работ пересчитана в цены 2016 года с коэффициентами согласно:

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

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

Объем средств для реализации Программы

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Финансовые потребности, тыс. руб.** | | | | | | | **Источник финансирования** |
| **всего** | **2017 год** | **2018 год** | **2019 год** | **2020 год** | **2021 год** | **2022-2036 годы** |
| Реконструкция автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципальной собственности сельского поселения Леуши протяженностью 34,363 км | 240 574,67 | - | 10 500,0 | 19 250,0 | 25 680,0 | 27 200,0 | 157 944,67 | МБП, |
| Строительство автомобильной дороги общего пользования местного значения "Подъезд к с. Леуши" (IV категория) от автомобильной дороги общего пользования регионального значения "ст. Устье-Аха - г. Урай" (III категория) | ПСД\* | - | - | - | - | - | - | РБ, ФБ |
| Устройство автомобильных дорог общего пользования местного значения (IV категории), обеспечивающих подъезд к территориям инженерной инфраструктуры и объектам отдыха и туризма общей протяженностью 3,2 км | 91 028,48 | - | - | - | - | - | 91 028,48 | РБ, ФБ |
| Строительство лодочной станции, с. Леуши | ПСД\* | - | - | - | - | - | - | МБП, РБ, ФБ, ВБ |
| Строительство тротуаров | ПСД\* | - | - | - | - |  | - | МБП, РБ, ФБ |
| Строительство велосипедных дорожек (1000 м²) | 1 154, 1 | - | 1 154,1 | - | - | - | - | МБП, РБ, ФБ |
| Строительство объектов транспортной инфраструктуры: АЗС, СТО | ПСД\* | - | - | - | - | - | - | МБП, ВБ |
| Приобретение грейдера в лизинг | 7 500,0 | - | 1 875,0 | 1 875,0 | 1 875,0 | 1 875,0 | - | МБП |
| Приобретение вакуумной подметально-уборочной машины в лизинг | 1 500,0 | - | 375,0 | 375,0 | 375,0 | 375,0 | - | МБП |
| Итого по объектам | 341 757,15 |  | 13 904,1 | 21 500,0 | 27 930,0 | 29 450,0 | 248 973,15 | МБП, РБ, ФБ, ВБ |
| НДС 18 % | 61 516,28 |  | 1 807,53 | 3 870,0 | 5 027,4 | 5 301,0 | 44 815,16 |  |
| **Итого (с НДС)** | **403 273,43** |  | **16 406,84** | **25 370,0** | **32 957,4** | **34 751,0** | **293 788,31** | **МБП, РБ, ФБ, ВБ** |

Примечания:

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

Расчет произведен в соответствии с нормативными документами, указанными выше.

Общая потребность в капитальных вложениях по муниципальному образованию 403 273,43 тыс. рублей, значительную долю занимают бюджетные средства.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Уровень исполнения финансирования программы в целом определяется по формуле:

Фф

Уэф = ----------,

Фп

где:

Уэф - уровень исполнения финансирования муниципальной программы за

отчетный период, процентов;

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

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

Уровень исполнения финансирования представляется целесообразным охарактеризовать следующим образом:

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

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

Муниципальным заказчиком Программы и ответственным за ее реализацию является Администрация Кондинского муниципального района.

Реализация Программы осуществляется на основе:

* муниципальных контрактов, заключенных в соответствии с законодательством о размещении заказов на поставки товаров, выполнения работ, оказания услуг для государственных и муниципальных нужд в соответствии с Федеральным законом от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд»;
* условий, порядка и правил, утвержденных федеральными, областными и муниципальными нормативными правовыми актами.

Реализация муниципальной программы осуществляется в соответствии с планом реализации, разрабатываемым на очередной финансовый год и содержащим перечень значимых контрольных событий муниципальной программы с указанием их сроков и ожидаемых результатов.

Комплексный план (сетевой график) по реализации муниципальной программы (далее - комплексный план) разрабатывается и утверждается Администрацией Кондинского района с учетом предложений Администрации сельского поселения Леуши на очередной финансовый год в срок до 20 января по форме (таблица 7), представленной в постановление Администрации Кондинского района «О муниципальных и ведомственных целевых программах Кондинского района» от 6 октября 2016 года №1544.

Участники муниципальной программы ежегодно в срок до 15 января текущего финансового года представляют предложения по включению в план реализации муниципальной программы.

Изменения в утвержденную муниципальную программу вносятся:

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

Ответственный исполнитель:

* обеспечивает разработку муниципальной программы и внесение в нее изменений, их согласование и направление в установленном порядке главе Кондинского района;
* обеспечивает проведение оценки регулирующего воздействия проекта муниципальной программы в порядке, утвержденном постановлением администрации Кондинского района;
* разрабатывает и утверждает комплексный план (сетевой график) по реализации муниципальной программы;
* размещает проект муниципальной программы и изменения в нее на официальном сайте Кондинского района для рассмотрения и подготовки предложений органами местного самоуправления, населением, бизнес-сообществами, общественными организациями, направляет проект муниципальной программы в Думу Кондинского района и Прокуратуру Кондинского района;
* организует реализацию муниципальной программы, формирует предложения о внесении в нее изменений в соответствии с установленными настоящим Порядком требованиями и несет ответственность за достижение ее целевых показателей, а также конечных результатов ее реализации;
* предоставляет по запросу комитета экономического развития сведения, необходимые для проведения мониторинга реализации муниципальной программы;
* запрашивает у соисполнителей информацию, необходимую для проведения оценки эффективности реализации подпрограмм и (или) отдельных мероприятий муниципальной программы и подготовки годового отчета;
* рекомендует соисполнителям осуществить разработку отдельных мероприятий и планов их реализации;
* осуществляет подготовку ежеквартального отчета, годового отчета и представляет его в комитет экономического развития в сроки, установленные настоящим Порядком.

Участник муниципальной программы:

* участвуют в разработке и осуществляют реализацию программных мероприятий;
* представляют ответственному исполнителю информацию, о реализации мероприятий подпрограмм и (или) отдельных мероприятий муниципальной программы и подготовки годового отчета, в части своей компетенции;
* готовят предложения по внесению изменений в комплексный план (сетевой график) по реализации муниципальной программы, в части их касающейся;
* 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.

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

В случае несоответствия результатов выполнения Программы целям и задачам, а также невыполнения показателей результативности, утвержденной Программой, муниципальный заказчик готовит предложения о корректировке сроков реализации Программы и перечня программных мероприятий, согласует предложения с комиссией Администрации сельского поселения Леуши по рассмотрению и согласованию показателей результативности деятельности Администрации сельского поселения Леуши.

В случае поддержки комиссией сельского поселения Леуши предложения о приостановлении либо прекращении реализации действующей Программы муниципальный заказчик вносит соответствующий проект постановления Администрации сельского поселения Леуши в соответствии с регламентом сельского поселения Леуши.

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

Соисполнители представляют ответственному исполнителю информацию для подготовки отчета до 3 числа месяца, следующего за отчетным.

К отчету прилагается пояснительная записка. Отчет содержит информацию:

* о финансировании программных мероприятий в разрезе источников финансирования (федеральный бюджет, бюджет автономного округа, бюджет муниципального образования, внебюджетные источники, программа «Сотрудничество»);
* о соответствии фактических показателей реализации муниципальной программы показателям, установленным при их утверждении, а также причинах их не достижения с обоснованием причин отклонений по показателям;
* о ходе реализации программных мероприятий; информацию о выполненных и невыполненных (с указанием причин) мероприятиях муниципальной программы, запланированных к реализации в отчетном периоде;
* информацию о внесенных ответственным исполнителем изменениях в муниципальную программу;
* о результатах реализации муниципальной программы и причинах невыполнения ее программных мероприятий;
* о наличии, объемах и состоянии объектов незавершенного строительства;
* о ходе размещения заказов (в том числе о сложившейся экономии) и выполнении заключенных муниципальных контрактов (причины несоблюдения сроков, а также неисполнения календарного плана заключенных муниципальных контрактов);
* о наличии, нормативных документов, необходимых для реализации муниципальной программы (порядки субсидирования и тому подобное);
* о необходимости корректировки муниципальной программы (с указанием обоснований).

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

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

Годовой отчет о ходе реализации и эффективности мероприятий муниципальной программы (далее - годовой отчет) до 1 февраля года, следующего за отчетным, на бумажном и электронном носителях, за подписью руководителя, согласованный с комитетом по финансам, по форме, разработанной комитетом экономического развития.

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

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

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

Сводный годовой отчет размещается комитетом экономического развития на официальном сайте органов местного самоуправления муниципального образования Кондинский район в разделе «Программы» не позднее 5 апреля года, следующего за отчетным.

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

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

Муниципальный заказчик Программы выполняет свои функции во взаимодействии с заинтересованными органами государственной власти Российской Федерации и органами исполнительной власти Ханты-Мансийского автономного округа Югры.