|  |
| --- |
| 1 Герб цвет [Converted] |
| **СОВЕТ ДЕПУТАТОВ** **СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ УЛЬТ-ЯГУН** |
| Сургутского муниципального районаХанты-Мансийского автономного округа-Югры |
| РЕШЕНИЕ |
|  |
| 18 декабря 2023года № 23п.Ульт-Ягун |

Об утверждении программы комплексного

развития транспортной инфраструктуры

сельского поселения Ульт-Ягун

 В соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, Федеральным законом от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», постановлением Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», в целях обеспечения сбалансированного, перспективного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Ульт-Ягун на долгосрочный период 2024 - 2040 годы:

 1. Утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Ульт-Ягун Сургутского района Ханты-Мансийского автономного округа – Югры на 2024 - 2040 годы, согласно приложению.

 2. Решение вступает в силу после его обнародования.

Глава сельского поселения Ульт-Ягун М.В. Яковинов

Приложение к решению

Совета депутатов сельского поселения Ульт-Ягун

от 18 декабря 2023 года № 23

Программа комплексного развития

транспортной инфраструктуры

сельского поселения Ульт-Ягун Сургутского района

Ханты-Мансийского автономного округа – Югры на 2024 - 2040 годы

Содержание:

[Раздел 1. Паспорт программы 4](#_Toc153525208)

[Раздел 2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры 6](#_Toc153525209)

[Статья 1. Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации 6](#_Toc153525210)

[Статья 2. Социально-экономическая характеристика поселения, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса 7](#_Toc153525211)

[Статья 3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта 9](#_Toc153525212)

[Статья 4. Характеристика сети дорог поселения, параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузку на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери), оценка качества содержания дорог 10](#_Toc153525213)

[Статья 5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами) 14](#_Toc153525214)

[Статья 6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока 14](#_Toc153525215)

[Статья 7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения 15](#_Toc153525216)

[Статья 8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств 15](#_Toc153525217)

[Статья 9. Анализ уровня безопасности дорожного движения 16](#_Toc153525218)

[Статья 10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения 16](#_Toc153525219)

[Статья 11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения 18](#_Toc153525220)

[Статья 12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения 18](#_Toc153525221)

[Статья 13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры 20](#_Toc153525222)

[Раздел 3. Прогноз транспортного спроса, изменения объёмов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения 21](#_Toc153525223)

[Статья 14. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения 21](#_Toc153525224)

[Статья 15. Прогноз транспортного спроса поселения, объёмов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения 21](#_Toc153525225)

[Статья 16. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта 21](#_Toc153525226)

[Статья 17. Прогноз развития дорожной сети поселения 22](#_Toc153525227)

[Статья 18. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения 22](#_Toc153525228)

[Статья 19. Прогноз показателей безопасности дорожного движения 23](#_Toc153525229)

[Статья 20. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения 24](#_Toc153525230)

[Раздел 4. Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры 25](#_Toc153525231)

[Раздел 5. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупнённая оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта 26](#_Toc153525232)

[Раздел 6. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических-параметров объектов транспорта, очерёдность реализации мероприятий (инвестиционных проектов) 28](#_Toc153525233)

[Статья 21. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта 28](#_Toc153525234)

[Статья 22. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов 28](#_Toc153525235)

[Статья 23. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства 28](#_Toc153525236)

[Статья 24. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения 28](#_Toc153525237)

[Статья 25. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб 29](#_Toc153525238)

[Статья 26. Мероприятия по развитию сети дорог поселений 29](#_Toc153525239)

[Раздел 7. Оценка объёмов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры 31](#_Toc153525240)

[Раздел 8. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры 33](#_Toc153525241)

[Раздел 9. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории поселения 36](#_Toc153525242)

# Раздел 1. Паспорт программы

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Ульт-Ягун Сургутского района Ханты-Мансийского автономного округа – Югры на 2024-2040 годы (далее – Программа) |
| 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 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов» |
| Наименование заказчика и разработчиков Программы, их местонахождение | Заказчик: Администрация сельского поселения Ульт-Ягун, 628430, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, Сургутский район, п. Ульт-Ягун, пр-д Кедровый, дом 1 Разработчик: Индивидуальный предприниматель Жеребцова Марина Алексеевна, 355047, Ставропольский край, г. Ставрополь, пр-к Кулакова, дом 65 к.1 |
| Цели и задачи Программы | Цель Программы:Формирование оптимального комплекса мероприятий по строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения, направленных на создание устойчивой транспортной системы на территории сельского поселения Ульт-Ягун, обеспечивающей безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения;Задачи Программы:Обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность;Обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования сельского поселения;Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории сельского поселения;Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;Создание 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 условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения;Обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры |
| Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры | Снижение количества случаев дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими по отношению к базовому периоду, %;Доля улично-дорожной сети с капитальным типом покрытия, в общей протяжённости улично-дорожной сети, %;Средний объем инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры на 1 жителя сельского поселения, тыс. рублей на 1 человека в год |
| Укрупнённое описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры (групп мероприятий, подпрограмм, инвестиционных проектов) | Обустройство двух остановочных комплексов.Строительство автомобильной дороги местного значения – 1,59 км;Строительство улиц в жилой застройке – 2,68 км;Реконструкция улиц в жилой застройке – 9,01 км |
| Срок и этапы реализации Программы | Период реализации Программы: 2024 - 2040 годыЭтапы реализации мероприятий Программы:2024 год;2025 год;2026 год;2027 год;2028 – 2040 годы |
| Объёмы и источники финансирования Программы | Всего до 2040 года на реализацию мероприятий Программой предусматривается 557 767,1тыс. рублей, в том числе по источникам финансирования:Муниципальный бюджет – 553 527,1 тыс. рублей;Внебюджетные источники – 4 240 тыс. рублей  |

# Раздел 2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

## Статья 1. Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

Ханты-Мансийский автономный округ-Югра (далее также – ХМАО-Югра, автономный округ, округ) является равноправным субъектом Российской Федерации, территориально входит в состав Тюменской области. Округ расположен в центральной части Западно-Сибирской равнины, на севере граничит с Ямало-Ненецким автономным округом, на востоке – с Красноярским краем, на юге – с Томской, Тюменской, Свердловской областями, на западе – с Республикой Коми. Административным центром является город Ханты-Мансийск. Площадь территории округа составляет 534 801 км². Численность населения на начало 2020 года составила 1 730 353 жителей.

Ханты-Мансийский автономный округ – Югра – один из стратегических регионов России, обеспечивающий энергетическую безопасность страны, являющийся основным нефтегазодобывающим районом Российской Федерации и одним из крупнейших нефтедобывающих регионов мира. Округ занимает 3-е место в «рейтинге социально-экономического положения регионов России», лидирует среди регионов Российской Федерации по добыче нефти, производству электроэнергии, по объёму промышленного производства, по добыче природного газа, по поступлению налогов в бюджетную систему страны, по объёму инвестиций в основной капитал. Это самый крупный по численности населения регион, территория которого приравнена к районам Крайнего Севера.

В структуре пространственной организации Российской Федерации Ханты-Мансийский автономный округ – Югра является хорошо развитой территорией с крупными городами численностью более 100 тыс. человек. В течение нескольких десятилетий автономный округ формировался за счёт миграции населения из других регионов Российской Федерации и в настоящее время продолжает играть важную роль, как один из центров миграционных потоков. В связи с высоким уровнем социально-экономического развития, миграции населения Ханты-Мансийский автономный округ – Югра играет важную транзитную транспортную роль и обладает высоким потенциалом роста транзита.

Сельское поселение Ульт-Ягун (далее также – сельское поселение, поселение) является неотъемлемой составной частью Сургутского района, входящего в состав Ханты- Мансийского автономного округа – Югры, поэтому для анализа положения поселения в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации необходимо выполнить оценку положения Сургутского района в структуре Ханты-Мансийского автономного округа - Югры.

Территория Сургутского района (далее также – муниципальный район, район) расположена в центральной части Ханты-Мансийского автономного округа – Югры. Сургутский район граничит на севере с Ямало-Ненецким автономным округом и Белоярским районом, на востоке – с Нижневартовским районом, на юге – с Томской и Тюменской областями, на западе – с Ханты-Мансийским и Нефтеюганским районами. В сравнении с муниципальными районами, входящими в состав Ханты-Мансийского автономного округа – Югры, Сургутский район занимает 1 место по численности населения и 2 место по размерам территории. Сургутский район занимает почти 5-ю часть территории Ханты-Мансийского автономного округа – Югры (19 %), площадь территории составляет 105,5 тыс. кв. км.

Внешние транспортные связи осуществляются с помощью водного, воздушного, железнодорожного и автомобильного транспорта. Сеть водных артерий более 5000 км, связывающая пять регионов, наличие развитой железнодорожной инфраструктуры делают район крупнейшим транспортным ХАБом (транспортно-пересадочный узел (от английского hub). Благодаря выгодному геопространственному положению Сургутского района и развитой транспортной инфраструктуре имеется возможность поддержания существующего межмуниципального сотрудничества и организации новых взаимоотношений путём заключения соглашений между муниципальными образованиями.

Ведущую роль в структуре промышленного производства Сургутского района занимает нефтегазодобывающая отрасль, доля которой составляет 95,0 % от суммарного объёма отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами.

Отрасли обрабатывающего производства Сургутского района включают в себя производства по переработке нефти, газа и газового конденсата, обработке древесины и выпуска изделий из дерева, изготовления пищевых продуктов. Доля обрабатывающих производств в структуре промышленного производства Сургутского района составляет более 4,0 %.

Сельское поселение Ульт-Ягун расположено в северной части Сургутского района на расстоянии 58 км от города Сургут, в бассейнах рек Ультъягун и Тромъеган. Со всех сторон сельское поселение окружают межселенные территории Сургутского района. В состав поселения входят два населённых пункта – посёлки Ульт-Ягун и Тром-Аган. Административный центр сельского поселения посёлок Ульт-Ягун. Общая площадь территории поселения составляет 7915 га.

Внешние транспортные связи сельского поселения осуществляются по участкам железнодорожных линий Тюмень – Нижневартовск, Ульт-Ягун – Коротчаево Свердловской железной дороги, по автомобильной дороге общего пользования регионального значения город Сургут – город Нижневартовск и частным автомобильным дорогам.

По строительно-климатическому районированию территория сельского поселения Ульт-Ягун относится к климатическому подрайону IД. Климат на территории сельского поселения резко континентальный, характеризуется продолжительной умеренно суровой снежной зимой, длительным залеганием снежного покрова, короткими переходными сезонами, поздними весенними и ранними осенними заморозками, коротким безморозным периодом, коротким относительно тёплым летом. Наблюдаются резкие колебания температуры в течение года и даже суток. Территория сельского поселения Ульт-Ягун входит в гидроклиматическую зону весьма избыточного увлажнения и недостаточной теплообеспеченности.

## Статья 2. Социально-экономическая характеристика поселения, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса

Население

Общая численность населения сельского поселения Ульт-Ягун на 01 января 2023 года составляла 2,2 тыс. человек, в том числе посёлок Ульт-Ягун – 2,0 тыс. человек,
посёлок Тром-Аган – 0,2 тыс. человек. Доля коренных малочисленных народов Севера составляла 5,6 % от общей численности населения сельского поселения. В целом за период с 2017 по 2023 годы в целом демографические тенденции имеют отрицательное направление. Ежегодная убыль численности населения сельского поселения в среднем составляла 20 человек.

Производство, сельское хозяйство, малое и среднее предпринимательство

Территория сельского поселения насыщена объектами производственной инфраструктуры по разведке и промышленному освоению месторождений нефти и газа «Родниковый» (лицензионный участок «Родниковый»).

На территории посёлка Ульт-Ягун расположены следующие объекты, связанные с производственной деятельностью: база Фёдоровского дорожного ремонтно-строительного управления, коммунально-складская территория, производственная база, столярный цех.

На территории посёлка Тром-Аган объектов производственной сферы нет.

На территории сельского поселения периодически реализуются инвестиционные проекты в сфере здравоохранения, дорожного строительства, электроэнергетики, культуры и спорта, телекоммуникаций, жилищного строительства и трубопроводного транспорта.

В границах посёлка Ульт-Ягун в юго-западной части находится крестьянско-фермерское хозяйство (животноводство, птицеводство), в северной – лесопитомник.

Для популяризации информации о традиционном быте, условиях жизни коренных малочисленных народов Севера в естественных природных условиях в посёлке Тром-Аган был создан Природный парк имени А.А. Дунина-Горкавича. На территории парка проводятся массовые событийные мероприятия как национальной, так и спортивной направленности. В перспективе данный объект может войти в состав ключевых точек туристического маршрута по изучению этнографии Ханты-Мансийского автономного округа – Югры.

Сведения о существующей градостроительной деятельности

Жилищный фонд сельского поселения Ульт-Ягун на начало 2023 года составлял 57,6 тыс. кв. м общей площади жилых помещений. Практически весь деревянный жилищный фонд сельского поселения представлен индивидуальными и многоквартирными жилыми домами (до четырех квартир).

Среднегодовой объем ввода в действие жилых домов за период 2019 – 2022 годов. составляет 1,8 тыс. кв. м.

Площадь непригодного для проживания жилищного фонда на 01 июня 2023 года составила 4,4 тыс. кв. м (7,6% от общей площади жилых помещений).

Согласно прогнозу естественного старения жилищного фонда, в период до конца 2040 года срок эксплуатации жилищного фонда общей площадью жилых помещений 0,4 тыс. кв. м превысит нормативный, установленный на основании данных о материале конструкций, годе ввода в эксплуатацию и серии жилого дома.

Сохраняется высокая потребность в жилых помещениях, предоставляемых по договорам социального найма: на конец 2022 года на учёте в качестве нуждающихся в улучшении жилищных условий состояло 254 человек.

Также сохраняется высокая потребность в земельных участках под индивидуальное жилищное строительство: на конец 2022 года на учёте в качестве нуждающихся в улучшении жилищных условий состояло 536 человек (суммарно по сельским поселениям Сургутского района).

Транспортная инфраструктура

Дорожно-транспортный комплекс является составной частью производственной и жилищной инфраструктуры сельского поселения Ульт-Ягун. Его устойчивое и эффективное развитие – необходимое условие обеспечения темпов экономического роста и повышение качества жизни населения.

Оценка транспортного спроса включает в себя процесс анализа передвижения населения к объектам тяготения, размещённым в различных зонах территории поселения.

Можно выделить основные группы объектов тяготения:

объекты социальной сферы;

объекты культурной и спортивной сферы;

узловые объекты транспортной инфраструктуры;

объект дошкольного и школьного образования;

объекты трудовой занятости населения.

Отдельно можно выделить потребность в межселенных и межрегиональных перемещениях в рамках сезонной, маятниковой и эпизодической миграции.

## Статья 3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Внешние транспортные связи сельского поселения Ульт-Ягун осуществляются железнодорожным и автомобильным видами транспорта.

Воздушный транспорт

Объекты воздушного транспорта на территории сельского поселения отсутствуют. Для обслуживания жителей сельского поселения используется международный аэропорт Сургут имени Ф.К. Салманова.

Водный транспорт

Объекты водного транспорта на территории сельского поселения отсутствуют.

Железнодорожный транспорт

В настоящее время по территории сельского поселения Ульт-Ягун Сургутского района Ханты-Мансийского автономного округа – Югра проходят однопутные неэлектрифицированные участки железнодорожных линий Тюмень – Нижневартовск, Ульт-Ягун – Коротчаево Свердловской железной дороги. На территории сельского поселения расположена железнодорожная станция Ульт-Ягун.

Автомобильный транспорт

В соответствии с Перечнем автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Ханты-Мансийского автономного округа – Югры, утверждённым распоряжением Правительства Ханты-Мансийского автономного округа – Югры от 21 января 2010 года № 44-рп, по территории сельского поселения проходит участок автомобильной дороги общего пользования регионального значения город Сургут - город Нижневартовск, соответствующий классу «обычная автомобильная дорога», III категории, протяжённостью в границах поселения 4,7 км.

По территории сельского поселения также проходят:

автомобильные дороги общего пользования местного значения муниципального района IV категории, суммарной протяжённостью 1,08 км.

частные автомобильные дороги общего пользования иного значения, соответствующие классу «обычная автомобильная дорога», IV категории общей протяжённостью 70,4 км.

## Статья 4. Характеристика сети дорог поселения, параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузку на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери), оценка качества содержания дорог

В соответствии с перечнем автомобильных дорог общего пользования местного значения сельского поселения Ульт-Ягун протяжённость улично-дорожной сети поселения составляет 16,60 км. Основные показатели существующей улично-дорожной сети представлены ниже (Таблица 1).

Таблица 1 – Основные показатели существующей улично-дорожной сети

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Населённый пункт | Протяжённость улиц и дорог / площадь покрытия, км/ тыс. м2 |
| 1 | сельское поселение Ульт-Ягун | 16,70 / 89 254,616,60 / 88,9  |
| 2 | посёлок Ульт-Ягун | 13,22 / 71 099,913,1 / 70,7 |
| 3 | в том числе с твёрдым покрытием: | 11,47 / 62 826,911,0 / 62,7 |
| 4 | посёлок Тром-Аган | 3,48 / 18 154,7 3,6 / 18,2 |
| 5 | в том числе с твёрдым покрытием: | 2,54 / 715 600,72,6 / 14,3 |

Основные характеристики улично-дорожной сети представлены ниже (Таблица 2.).

Сложившаяся улично-дорожная сеть населённых пунктов хотя и обеспечивает подъезд ко всем объектам, но имеет следующие основные недостатки:

отсутствие на некоторых улицах дорожных одежд капитального типа;

отсутствие тротуаров на большей части улиц.

Таблица 2 – Основные характеристики улично-дорожной сети сельского поселения Ульт-Ягун

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование и место нахождения объекта | Протяжённость, м | Тип покрытия | Ширина проезжей части, м | Интенсивность движения, автомобиль/час пик | Уровень загрузки, % | Расчётная скорость, км/час | Плотность, автомобиль/км |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| посёлок Ульт-Ягун |
| 1 | Автодорога ул. Комсомольская (примыкание к ул. Озёрная -ж/дом № 11) | 221 | песок (без покрытия) | 3,17 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 2 | Автодорога ул. Советская (примыкание к ул. Озёрная-ж/дом № 17) | 226 | щебень | 3,55 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 3 | Автодорога ул. Энтузиастов (примыкание к ул. Озёрная-ж/дом № 18) | 232 | щебень | 3,76 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 4 | Автодорога ул. Таёжная (примыкание к ул. Озёрная-ж/дом № 18) | 253 | асфальт | 4,33 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 5 | Автодорога ул. 35 лет Победы (прим. к ул. Кооперативная-прим. к ул. Школьная зд.кот.) | 899 | асфальт | 6,2 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 6 | Автодорога ул. Кооперативная | 241 | песок (без покрытия) | 3,70 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 7 | Автодорога - Въезд в посёлок Ульт-Ягун | 422 | асфальт | 8,13 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 8 | Дорога автомобильная с.п. Ульт-Ягун от ФДРСУ до ул. Школьная | 244 | асфальтобетон | 6,0 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 9 | Внутридомовые проезды, площадки | 1404 | ж/б плиты | 4,17 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 10 | Внутриквартальные дороги п. Ульт-Ягун | 348 | песок (без покрытия) | 3,80 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 11 | Автодорога ул. Садовая | 78 | асфальт | 5,6 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 361 | песок (без покрытия) | 3,5 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 12 | Автодорога ул. Озёрная (примыкание к общежитию № 1/1 примыкание к ул. Дорожная) | 1447 | асфальт | 6,0 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 13 | Автодорога ул. Школьная (примыкание к ул. Дорожная, котельная, ул. Таёжная) | 847 | асфальт | 5,90 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 14 | Автодорога ул. Зелёная (примыкание к ул. Озёрная, примыкание к ул. Школьная) | 290 | ж/б плиты | 6,2 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 15 | Автодорога от а/дороги Въезд в посёлок Ульт-Ягун до а/дороги ул. Северная | 947 | асфальт | 6,9 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 16 | Автодорога ул. Молодёжная (примыкание к ул. Лесная - ж/дом № 6) | 509 | песок (без покрытия) | 4,15 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 17 | Автодорога ул. Северная (примыкание ж/дом № 1, переезд МК-39) | 444 | асфальт | 4,98 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 18 | Автодорога ул. Лесная (примыкание к ул. Переезд МК-39, примыкание к ул. Центральная) | 542 | асфальт | 4,28 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 19 | Автодорога ул. Дачная | 1572 | асфальт | 6,19 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 20 | Автодорога к кладбищу п. Ульт-Ягун | 62 | асфальт | 6,80 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 21 | Автодорога ул. Дорожная (примыкание к автодороге (от ФДРСУ до ул. Школьная) до ж/д 4а ул. Дорожная) | 113 | асфальт | 3,9 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 22 | Автодорога ул. Дорожная (примыкание к автодороге (от ФДРСУ до ул. Школьная) до ж/д 15 ул. Дорожная) | 397 | асфальт | 4,1 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 23 | Автодорога ул. Дорожная (от прим. к ул. Школьная до дор. знака "конец нас. пункта") | 583 | асфальт | 6,38 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 24 | Автодорога ул. Центральная (примыкание к ул. Северная, примыкание к ул. Лесная) | 460 | асфальт | 4,90 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| посёлок Тром-Аган |
| 1 | Автодорога ул. Набережная п. Тром-Аган | 131 | асфальт  | 3,6 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 92,5 | - ж/б плиты | 4,0 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 485 |  | 3,6 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 2 | Автодорога по ул. Овражная п. Тром-Аган | 110 | ж/б плиты | 4,90 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 3 | Автодорога по ул. Северная п. Тром-Аган | 473 | ж/б плиты | 6,20 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 4 | Автодорога по ул. Родниковая п. Тром-Аган | 199 | асфальт | 6,00 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 5 | Автодорога по пер. Овражный п. Тром-Аган | 339 | ж/б плиты | 2,87 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 6 | Автодорога по ул. Центральная п. Тром-Аган | 690 | ж/б плиты | 6,00 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 7 | Автодорога ул. Восточная п. Тром-Аган | 276 | асфальтобетон | 6,0 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 8 | Автодорога ул. Рябиновая п. Тром-Аган | 365 | песок (без покрытия) | 6,00 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 9 | Дорога к кладбищу п. Тром-Аган | 53 | асфальтобетон | 6,6 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 10 | Автодорога по ул. Кедровая п. Тром-Аган | 264 | асфальтобетон | 6,10 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |

## Статья 5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами)

Автомобилизация сельского поселения Ульт-Ягун – 315 единиц/1000 человек - оценивается как высокая при уровне автомобилизации в Российской Федерации на уровне 285 единиц/1000 человек и 330 единиц/1000 человек (по данным Автостат) уровне автомобилизации населения ХМАО – Югры).

В составе парка транспортных средств на территории Сургутского района преобладают легковые транспортные средства (Таблица 3). В целом на территории Сургутского района наблюдается устойчивая тенденция роста парка легковых автомобилей.

Автомобильный парк сельского поселения Ульт-Ягун также преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам.

Детальная информация по составу парка транспортных средств, зарегистрированных на территории поселения, отсутствует, в связи с тем, что регистрация транспортных средств осуществляется в единой базе Российской Федерации.

Таблица 3 - Состав парка транспортных средств на территории Сургутского района

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Вид транспорта | Значение показателя |
| Физические единицы | Проценты |
| 1 | Легковые | 42680 | 80,4 % |
| 2 | Грузовые | 6436 | 12,1 % |
| 3 | Автобусы | 905 | 1,7 % |
| 4 | Мототранспорт | 130 | 0,2 % |
| 5 | Прицепы | 2145 | 4,1 % |
| 6 | Полуприцепы | 801 | 1,5 % |

Учитывая имеющиеся статистические данные, а также среднюю тенденцию прироста парка легковых автомобилей, рассчитан уровень обеспеченности легковыми автомобилями на территории сельского поселения Ульт-Ягун, который составляет на начало 2023 года порядка 320 автомобилей на 1000 жителей.

В соответствии с Региональными нормативами градостроительного проектирования Ханты-Мансийского автономного округа – Югры гаражи и открытые стоянки для постоянного хранения следует предусматривать не менее 90 % расчётного числа индивидуальных легковых автомобилей. Хранение индивидуальных автомобилей жителей, проживающих в районах индивидуальной жилой застройки, предусматривается на территории приусадебных участков.

Таким образом, с учётом нормативных требований на территории сельского поселения Ульт-Ягун в настоящее время должны быть размещены – стоянки (парковки) автомобилей суммарной мощностью не менее 634 машино-мест. В настоящее время на территории сельского поселения суммарное количество мест для хранения индивидуальных легковых автомобилей составляет порядка 169 машино-мест. Потребность в местах хранения индивидуальных легковых автомобилей на сегодняшний день не удовлетворена.

## Статья 6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока

Через территорию сельского поселения Ульт-Ягун пассажирские перевозки автомобильным транспортом осуществляются по межмуниципальному маршруту
город Сургут – посёлок Ульт-Ягун. Пассажирские перевозки осуществляет открытое акционерное общество «Сургутское производственное объединение пассажирского автотранспорта».

Пассажирский транспорт является важнейшим элементом сферы обслуживания населения, без которого невозможно нормальное функционирование общества. Он призван удовлетворять потребности населения в передвижениях, вызванные производственными, бытовыми, культурными связями

Основным пассажирским автотранспортом является автобус. Для осуществления перевозок общественным пассажирским транспортном на территории сельского поселения имеются 2 остановочных пункта.

Потребность внутрипоселковых перемещений населения реализуется с использованием личного автотранспорт, либо в пешем порядке. Маршрутный транспорт на территории сельского поселения Ульт-Ягун представлен в ниже.

Межмуниципальный маршрутный транспорт

| Наименованиемаршрута, проходящего через сельское поселение | Вид маршрута | № | Среднийинтервал движения в сутки | Наименование юридического лица |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Нижневартовск – Сургут | пригородный - перевозки осуществляются на коммерческой основе | 716 | 2 раза/суткиежедневно | ООО «СЕВЕРТРАНСАВТО № 1» |
| Сургут – Нижневартовск | пригородный - перевозки осуществляются на коммерческой основе | 650 | 1 раза/сутки | ООО «СЕВЕРТРАНСАВТО № 1» |
| Сургут –Ульт-Ягун | пригородный - субсидируемые из бюджета автономного округа | 32 | 2 раза/суткиежедневно | ОАО «Сургутское производственное объединение пассажирского автотранспорта» |
| Федоровский – Тром-Аган – Ульт-Ягун |  | №2 | 2 раза/сутки, пн. – пт. | ИП Захарченко Александр Николаевич |

## Статья 7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Для движения пешеходов оборудованные тротуары имеются только на
улично-дорожной сети с асфальтобетонным типом покрытия, большая часть улично-дорожной сети поселения не имеет оборудованных тротуаров, в связи с чем движение пешеходов осуществляется по проезжей части, что создаёт угрозу дорожно-транспортных происшествий.

На территории сельского поселения Ульт-Ягун велосипедное движение в организованных формах не представлено и отдельной инфраструктуры не имеет. Дорожки для велосипедного передвижения отсутствуют, для этого граждане в основном пользуются автомобильными дорогами и имеющимися пешеходными тротуарами.

## Статья 8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств

Основным генератором грузовых передвижений по территории сельского поселения является нефтегазодобывающая отрасль. Движение данных транспортных средств организовано минуя жилую застройку поселения. В структуре транспортного потока застроенной части поселения доля грузовых транспортных средств незначительна.

## Статья 9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

Проблема аварийности, связанная с автомобильным транспортом, приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения.

Увеличение парка транспортных средств при снижении объёмов строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог, недостаточном финансировании по содержанию автомобильных дорог привели к ухудшению условий движения.

Обеспечение безопасности дорожного движения на улично-дорожной сети, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижение тяжести их последствий является на сегодня одной из актуальных задач.

Показатель риска здоровья населения в дорожном движении (количество пострадавших на 1000 жителей) на территории Сургутского района (2,4 пострадавших/ 1000 жителей) гораздо выше, чем аналогичный показатель по Ханты-Мансийскому автономному округу – Югре (1,33 пострадавших/1000 жителей) и в России в целом (1,43 пострадавших/1000 жителей).

Статистические данные о количестве дорожно-транспортных происшествий за последние 5 лет представлены ниже (Таблица 4).

Таблица 4 – Статистика дорожно-транспортных происшествий на территории сельского поселения Ульт-Ягун

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Год | Количество ДТП с пострадавшими, единиц |
| 1 | 2018 | 2 |
| 2 | 2019 | 3 |
| 3 | 2020 | 4 |
| 4 | 2021 | 0 |
| 5 | 2022 | 0 |

Снижение количества использования легковых автомобилей, обеспечение безопасного скоростного режима транспортных средств, минимизация конфликтов, в особенности транспортных и пешеходных потоков, являются ключевыми направлениями повышения безопасности движения на улично-дорожной сети.

## Статья 10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения

Состояние воздушного бассейна является одним из основных наиболее важных факторов, определяющих экологическую ситуацию и условия проживания населения. Основными факторами, воздействующими на состояние атмосферного воздуха, являются количество и масса загрязняющих веществ, поступающих в атмосферу от различных источников.

Автомобильный транспорт, наряду с промышленностью, является одним из основных источников загрязнения атмосферы. Доля автотранспорта в общих выбросах вредных веществ может достигать 60-80 %. Более 80 % всех выбросов в атмосферу составляют выбросы оксидов углерода, двуокиси серы, азота, углеводородов, твёрдых веществ. Из газообразных загрязняющих веществ в наибольших количествах выбрасываются оксиды углерода, углекислый газ, угарный газ, образующиеся преимущественно при сгорании топлива. В больших количествах в атмосферу выбрасываются и оксиды серы: сернистый газ, сернистый ангидрид, сероуглерод, сероводород и другие. Самый многочисленным классом веществ, загрязняющих воздух, являются углеводороды.

Перечень основных факторов негативного воздействия, а также провоцирующих такое воздействие факторов при условии увеличения количества автомобильного транспорта на дорогах и развития транспортной инфраструктуры без учёта экологических требований:

отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат около 200 компонентов. Углеводородные соединения отработавших газов, наряду с токсическими свойствами, обладают канцерогенным действием (способствуют возникновению и развитию злокачественных новообразований). Таким образом, развитие транспортной инфраструктуры без учёта экологических требований существенно повышает риски увеличения смертности от раковых заболеваний среди населения;

отработавшие газы бензинового двигателя с неправильно отрегулированным зажиганием и карбюратором содержат оксид углерода в количестве, превышающем норму в 2-3 раза. Наиболее неблагоприятными режимами работы являются малые скорости и «холостой ход» двигателя. Это проявляется в условиях большой загруженности на дорогах;

углеводороды под действием ультрафиолетового излучения вступают в реакцию с оксидами азота, в результате чего образуются новые токсичные продукты – фотооксиданты, являющиеся основой «смога». К ним относятся: озон, соединения азота, угарный газ, перекиси и др. фотооксиданты биологически активны и ведут к росту лёгочных заболеваний. Серьёзную опасность представляет также свинец и его соединения, входящие в состав этиловой жидкости, которую добавляют в бензин;

при движении автомобилей происходит истирание дорожных покрытий и автомобильных шин, продукты износа которых смешиваются с твёрдыми частицами отработавших газов. К этому добавляется грязь, занесённая на проезжую часть с прилегающего к дороге почвенного слоя. В результате образуется пыль, в сухую погоду поднимающаяся над дорогой в воздух. Химический состав и количество пыли зависят от материалов дорожного покрытия. Наибольшее количество пыли создаётся на грунтовых и гравийных дорогах. Экологические последствия запылённости отражаются на пассажирах транспортных средств, водителях и людях, находящихся вблизи от дороги. Пыль оседает также на растительности и обитателях придорожной полосы. Леса и лесопосадки вдоль дорог угнетаются, а сельскохозяйственные культуры накапливают вредные вещества, содержащиеся в пылевых выбросах и отработавших газах.

Помимо автомобильного транспорта на экологическую обстановку сельского поселения весьма ощутимо влияет железнодорожный транспорт. Проявляется это прежде всего загрязнением воздушной среды, водной и земель при строительстве и эксплуатации железных дорог.

Неблагоприятное влияние железнодорожного транспорта на окружающую среду по сравнению с автомобильным меньше, но в отработанных газах тепловозов с дизельными силовыми установками присутствуют углеводороды, оксиды углерода, азота, серы, различные твёрдые загрязняющие вещества. Кроме того, железнодорожный транспорт оказывает сильное шумовое загрязнение окружающей среды и служит источником чужеродных вибраций.

Особую тревогу с точки зрения экологической безопасности вызывает перевозка опасных грузов. К опасным грузам относятся вещества и изделия, которые в силу присущих им свойств и особенностей при экстремальных обстоятельствах в процессах перемещения или хранения могут нанести вред окружающей среде, вызвать взрыв, пожар или повреждение транспортных средств, зданий и сооружений, а также гибель, травмирование, отравление, заболевания людей или животных.

## Статья 11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения

В результате комплексного анализа существующего состояния транспортной инфраструктуры выявлен ряд проблем, препятствующих дальнейшему эффективному использованию и развитию территорий. Главными из них являются:

несоответствие улично-дорожной сети требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию;

отсутствие связной пешеходной инфраструктуры;

неразвитость велосипедной инфраструктуры

Новое жилищное строительство на территории сельского поселения Ульт-Ягун предполагается вести за счёт уплотнения и реновации территории сложившейся жилой застройки. Значительного увеличения границ застроенных территорий к концу расчётного срока не предусмотрено.

Учитывая жилищную политику, проводимую на территории, значительного развития улично-дорожной сети не предусмотрено. Основной упор должен быть направлен на доведение существующей улично-дорожной сети до нормативного состояния и развитие пешеходной инфраструктуры. Принимая во внимание рост количества легковых индивидуальных автомобилей на территории, следует также уделить внимание удовлетворению потребности для постоянного и временного хранения транспортных средств.

## Статья 12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения

Вопросы функционирования и развития транспортной инфраструктуры регулируются рядом нормативных правовых актов федерального, регионального и местного уровня.

Основными федеральными нормативными правовыми актами, определяющими порядок функционирования транспортной инфраструктуры, являются:

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации закрепляет общие правила планирования размещения, проектирования, строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры.

2. Федеральный закон от 08 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» регулирует отношения, возникающие в связи с использованием автомобильных дорог и осуществлением дорожной деятельности.

3. Федеральный закон от 09 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» устанавливает основы обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры.

4. Федеральный закон от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» закрепляет за органами местного самоуправления полномочия по решению следующих вопросов местного значения: дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения и обеспечение безопасности дорожного движения на них, включая создание и обеспечение функционирования парковок (парковочных мест), осуществление муниципального контроля на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве, организация дорожного движения, а также осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации; утверждение генерального плана, правил землепользования и застройки, документации по планировке территории, выдача разрешений на строительство, разрешений на ввод объектов в эксплуатацию при осуществлении строительства, реконструкции объектов капитального строительства, утверждение местных нормативов градостроительного проектирования, резервирование земель и изъятие земельных участков для муниципальных нужд, осуществление муниципального земельного контроля; разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры.

5. Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации.

6. Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов» определяет состав и содержание программ комплексного развития объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

7. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 года № 3363-р «О транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» (далее – Распоряжение № 3363-р).

8. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 19 марта 2013 года № 384-р «Об утверждении схемы территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения».

Основными региональными нормативными правовыми актами, определяющими порядок функционирования транспортной инфраструктуры, являются:

1. Закон Ханты-Мансийского автономного округа – Югры от 18 апреля 2007 года № 39-оз «О градостроительной деятельности на территории Ханты-Мансийского автономного округа - Югры» регулирует особенности осуществления градостроительной деятельности на территории Ханты-Мансийского автономного округа – Югры.

2. Постановление Правительства Ханты-Мансийского автономного округа – Югры от 05 октября 2018 года № 354-п «О государственной программе Ханты-Мансийского автономного округа - Югры «Современная транспортная система».

3. Постановление Правительства Ханты-Мансийского автономного
округа – Югры от 10 мая 2007 года № 120-п «О вопросах, связанных с классификацией автомобильных дорог общего пользования в Ханты-Мансийском автономном
округе – Югре» утверждает показатели определения автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, порядок установления показателей определения автомобильных дорог общего пользования, предназначенных для решения вопросов местного значения межмуниципального характера, а также устанавливает общий порядок утверждения перечня автомобильных дорог общего пользования, относящихся к собственности Ханты-Мансийского автономного округа – Югры.

Основным муниципальным правовым актом, определяющим порядок функционирования транспортной инфраструктуры сельского поселения, является Устав муниципального образования сельское поселение Ульт-Ягун, принятый решением Совета депутатов сельского поселения Ульт-Ягун от 26 ноября 2005 года № 7, регулирует основы организации местного самоуправления в сельском поселении Ульт-Ягун.

Основные направления развития системы транспортной инфраструктуры сельского поселения Ульт-Ягун установлены постановлением Правительства Ханты-Мансийского автономного округа – Югры от 26 декабря 2014 года № 506-п «Об утверждении Схемы территориального планирования Ханты-Мансийского автономного округа – Югры».

Расчётные показатели минимально допустимого уровня обеспеченности объектами регионального значения и объектами местного значения, а также расчётные показатели максимально допустимого уровня территориальной доступности таких объектов для населения предусмотрены в нормативах градостроительного проектирования:

1. Постановление Правительства Ханты – Мансийского автономного
округа – Югры от 29 декабря 2014 года № 534-п «Об утверждении региональных нормативов градостроительного проектирования Ханты-Мансийского автономного округа – Югры».

2. Решение Думы Сургутского района от 11 сентября 2020 года № 965-нпа «Об утверждении местных нормативов градостроительного проектирования Сургутского муниципального района Ханты Мансийского автономного округа – Югры, городских и сельских поселений, входящих в состав Сургутского муниципального района Ханты-Мансийского автономного округа – Югры».

Таким образом, на территории сельского поселения Ульт-Ягун нормативно-правовая база, необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры, в целом, сформирована.

## Статья 13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Сложные природные и климатические условия требуют более высоких затрат на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования, комплекс работ по улучшению транспортно-эксплуатационных показателей.

Финансовой основой реализации муниципальной политики в сфере развития транспортной инфраструктуры являются средства бюджета сельского поселения
Ульт-Ягун.

Объем финансирования мероприятий в сфере транспортной инфраструктуры на территории сельского поселения Ульт-Ягун за период с 2020 по 2022 годы согласно сведениям об исполнении бюджета представлен ниже (Таблица 5).

Таблица 5 - Объем финансирования мероприятий в сфере транспортной инфраструктуры на территории сельского поселения Ульт-Ягун за период с 2020 по 2022 годы

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование показателя | Объем финансирования (тыс. рублей) |
| 2020 год | 2021 год | 2022 год | итого |
| Дорожное хозяйство (дорожные фонды) | 3950,7 | 3430,7 | 5619,6 | 13001,0 |

Таким образом, среднегодовой объем инвестиций, направляемых на развитие дорожно-транспортного хозяйства сельского поселения Ульт-Ягун, составляет 4333,6 тыс. рублей. Основными статьями расходов являются содержание и текущий ремонт автомобильных дорог.

# Раздел 3. Прогноз транспортного спроса, изменения объёмов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения

## Статья 14. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения

Население

Численность населения сельского поселения Ульт-Ягун на конец 2040 года
должна составить 2,3 тыс. человек, в том числе посёлок Ульт-Ягун – 2,1 тыс. человек,
посёлок Тром-Аган – 0,2 тыс. человек. Доля населения трудоспособного возраста составит 62 % от общей численности населения.

Производство, сельское хозяйство, малое и среднее предпринимательство

На территории сельского поселения Ульт-Ягун планируются к реализации два инвестиционных проекта в сфере развития придорожного сервиса (автомойка и шиномонтажная) и электроэнергетики (реконструкция ПС).

Проектными решениями генерального плана сельского поселения Ульт-Ягун предложено создание пяти инвестиционных площадок: одна в сфере развития лесопромышленного комплекса; одна в сфере развития строительного комплекса; две в сфере развития туризма и рекреации; одна в сфере развития придорожного комплекса. Оценочное количество созданных рабочих мест составляет 120 единиц.

Сведения о планируемой градостроительной деятельности

Общая площадь жилых помещений сельского поселения Ульт-Ягун должна составить не менее 62,8 тыс. кв. м общей площади жилых помещений. С учётом выбытия полного объёма непригодного для проживания жилищного фонда объем нового жилищного строительства к концу 2040 года должен составить не менее 9,6 тыс. кв. м общей площади жилых помещений.

При условии переселения жителей из аварийных домов, расположенных на территории сельского поселения Ульт-Ягун в городское поселение Федоровский потребность в новом жилищном строительстве на территории сельского поселения Ульт-Ягун на расчётный срок составит 5,2 тыс. кв. м и может быть достигнута за счёт ввода индивидуальных жилых домов.

## Статья 15. Прогноз транспортного спроса поселения, объёмов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения

Прогноз транспортного спроса сельского поселения Ульт-Ягун опирается на следующие принципы:

развитие транспортной инфраструктуры – один из важнейших факторов экономического роста и снижения социальной напряжённости;

развитие инфраструктуры для немоторизированного транспорта;

повышение качества транспортных услуг на общественном транспорте.

Несмотря на относительно стабильную прогнозируемую демографическую ситуацию в поселении, к незначительному увеличению транспортного спроса приводит рост парка легковых автомобилей, появление новых рабочих мест, а также мест отдыха и досуга для жителей сельского поселения Ульт-Ягун.

## Статья 16. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Схема территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта и автомобильных дорог федерального значения и Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утверждённой распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 года № 3363-р на территории сельского поселения Ульт-Ягун запланировано:

строительство дополнительных вторых железнодорожных путей общего пользования линии Тобольск – Сургут – Коротчаево;

строительство новой железнодорожной линии Ульт-Ягун – Приобье.

Согласно Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утверждённой Распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 года № 3363-р, запланирована электрификация участка железной дороги Войновка – Новый Уренгой.

## Статья 17. Прогноз развития дорожной сети поселения

Основными направлениями развития дорожной сети поселения в период реализации программы комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Ульт-Ягун будут являться:

приведение улично-дорожной сети с грунтовым типом покрытия к нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию за счёт мероприятий по строительству и реконструкции участков улично-дорожной сети;

строительство улично-дорожной сети на территориях новой застройки;

сохранение протяжённости улично-дорожной сети, соответствующей нормативным требованиям, за счёт комплекса работ по улучшению транспортно-эксплуатационных показателей, мероприятий по ремонту, капитальному ремонту;

поддержания автомобильных дорог на уровне, соответствующем категории дороги, путём нормативного содержания дорог, повышения качества и безопасности дорожной сети.

Настоящей Программой предусмотрено проектирование улично-дорожной сети, соответствующей по своим параметрам обслуживаемой застройке. Развитие поперечного профиля улиц и дорог должно отвечать не только потребности пропуска транспортных потоков, но и условиям формирования комфортной среды, безопасности движения транспортных средств, велосипедного транспорта и пешеходов.

## Статья 18. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории поселения.

В настоящее время для поселений Сургутского района сбор сведений о количестве зарегистрированного транспорта не предусмотрен. На 01 января 2023 года на территории района зарегистрировано 46 560 легковых автомобилей, численность населения района на 01 января 2023 года составляла 126,8 тыс. человек. Таким образом, в настоящее время средний уровень обеспеченности легковыми автомобилями на территории района составляет 367,6 легковых автомобиля на 1000 жителей. Доля легковых автомобилей в общем количестве транспортных средств на территории составляет около 80 %.

Средний темп прироста уровня обеспеченности легковыми автомобилями на территории Ханты-Мансийского автономного округа – Югры составляет порядка 8 ед. на 1000 жителей в год.

Учитывая средний темп прироста уровня обеспеченности легковыми автомобилями, можно спрогнозировать значение на расчётный срок (конец 2040 года), для сельского поселения Ульт-Ягун уровень обеспеченности легковыми автомобилями составит 477 автомобилей на 1000 жителей.

Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей, находящихся в собственности граждан (Таблица 6), в связи с:

отсутствием в сельском поселении внутрипоселкового общественного пассажирского транспорта в общей системе транспортного обслуживания сельского поселения;

улучшением показателей социально-экономического развития поселения;

развитием рынка автокредитования и государственной программы льготного автокредитования.

Таблица 6 – Прогноз уровня автомобилизации населения сельского поселения Ульт-Ягун

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Показатель | Статистические данные сельского поселения Ульт-Ягун на 01 января 2023 г, тыс. чел | Данные генерального плана сельского поселения Ульт-Ягун, тыс. чел. |
| 2023 | 2040 |
| 1 | Среднегодовая численность населения | 2 200 | 2 300 |
| 2 | Темп прироста численности | - | 1,04 |
| 3 | Уровень автомобилизации | 320 | 477 |
| 4 | Количество транспортных средств в личном пользовании у населения | 704 | 1097 |

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а также для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрёстке.

К параметрам дорожного движения относят: интенсивность движения, интенсивность прибытия на зелёный сигнал, динамический коэффициент приведения состава транспортного потока, поток насыщения, установившийся интервал убытия очереди автомобилей, коэффициент загрузки полосы движением, доля зелёного сигнала в цикле, коэффициент приращения очереди, средняя длина очереди в автомобилях и метрах, удельное число остановок автомобиля, коэффициент безостановочной проходимости.

В поселении на расчётный срок действия Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры планируется сохранение параметров дорожного движения на достигнутом уровне.

Основные параметры дорожного движения для сельского поселения Ульт-Ягун представлены ниже (Таблица 7).

Таблица 7 – Основные параметры дорожного движения для сельского поселения Ульт-Ягун

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Категория сельских улиц и дорог | Вид покрытия | Ширина полосы движения, м | Число полос движения | Интенсивность движения, автомобиль/час пик | Расчётная скорость движения, км/ч | Уровень загрузки, % | Плотность, автомобиль/км |
| 1 | Главная улица | асфальтобетонное | 3,5 | 2 | менее 100 | 40 | менее 30-60 | менее 100 |
| 2 | Улица в жилой застройке  | асфальтобетонное | 3,0 | 2 | менее 100 | 40 | менее 30-60 | менее 100 |

## Статья 19. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

На сегодняшний день на территории сельского поселения Ульт-Ягун не наблюдается устойчивой тенденции к снижению дорожно-транспортных происшествий, в перспективе возможно ухудшение ситуации из-за следующих причин:

постоянно возрастающая мобильность населения;

массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников движения;

неудовлетворительное состояние автомобильных дорог;

недостаточный технический уровень дорожного хозяйства;

несовершенство технических средств организации дорожного движения.

Для обеспечения безопасности дорожного движения, повышения качества содержания автомобильных дорог местного значения и создания необходимых условий для свободного и безопасного движения пешеходов и транспортных средств на территории сельского поселения Ульт-Ягун предлагаются следующие мероприятия:

обустройство пешеходных переходов;

ремонт автомобильных дорог сельского поселения Ульт-Ягун (регулярное обследование и ремонт элементов обустройства автомобильных дорог и искусственных сооружений);

содержание автомобильных дорог (очистка проезжей части дорог, скашивание травы на обочинах, очистка дорожных знаков, ограждений, сигнальных столбиков, отверстий труб);

установка и содержание дорожных знаков;

установка систем ограничения скорости движения;

развитие профилактических мероприятий, акций по повышению безопасности дорожного движения, проведение сплошных выборочных проверок;

своевременная обработка противогололёдными материалами;

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

## Статья 20. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения

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 автомобильных дорог общего пользования, особенно в зимний период, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололёдных 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;

дальнейшее расширение использования альтернативного газового топлив, а также организация системы контроля за выбросами автотранспорта, улучшение дорожного покрытия и рационализация транспортных потоков.

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

Основной задачей является сокращение объёмов выбросов от автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог.

В целях снижения вредного воздействия предприятий железнодорожного транспорта и железнодорожного подвижного состава на окружающую среду необходимо предусматривать проведение мероприятий по охране атмосферного воздуха, рациональному использованию водных ресурсов, использование и обезвреживание промышленных отходов, ликвидацию экологических последствий аварийных ситуаций и производственный экологический контроль. А также следует проводить мероприятия, направленные на исключение бактериального загрязнения железнодорожных путей и прилегающих территорий, повышение экологической безопасности при перевозке опасных грузов.

# Раздел 4. Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры

Для определения наилучшего варианта развития транспортной инфраструктуры поселения, соответствующего поставленным задачам, а также мониторинга реализации настоящей Программы, определён набор целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры. Целевые показатели установлены для транспортной системы в целом и по каждому виду транспорта, включают технико-экономические, финансовые, социально-экономические показатели развития транспортной инфраструктуры. Перечень целевых показателей развития транспортной инфраструктуры представлен ниже (Таблица 8).

Таблица 8 – Перечень целевых показателей развития транспортной инфраструктуры

| № п\п | Задача | Целевой показатель | Категория целевого показателя |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | Создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности | Снижение количества случаев дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими по отношению к базовому периоду, % | Социально-экономический |
| 2 | Обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность;Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории сельского поселения;Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью | Доля улично-дорожной сети с капитальным типом покрытия, в общей протяжённости улично-дорожной сети, % | Технико-экономический |
| 3 | Обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры | Средний объем инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры на 1 жителя сельского поселения, тыс. рублей на 1 человека в год | Финансовый |

# Раздел 5. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупнённая оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта

На перспективу до 2040 года предлагается два варианта развития транспортной инфраструктуры.

Вариант 1 «Базовый» характеризуется мероприятиями, содержащимися в муниципальных программах, реализуемых на территории сельского поселения Ульт-Ягун.

Данный вариант предполагает сохранение существующей улично-дорожной сети без существенного развития транспортного каркаса поселения. Обеспечение доступности и повышение качества транспортных услуг. Капитальный ремонт и содержание существующих автомобильных дорог и искусственных сооружений. Благоустройство территории сельского поселения.

При сохранении данной динамики произойдёт отставание развития транспортной инфраструктуры наряду с повышением транспортного спроса, что приведёт к снижению экономической и социальной привлекательности территории.

Вариант 2 «Оптимальный» учитывает мероприятия, содержащиеся в муниципальных программах, реализуемых на территории сельского поселения Ульт-Ягун. Включает в себя решения, принятые генеральным планом сельского поселения Ульт-Ягун и схема территориального планирования Сургутского района (далее – СТП Сургутского района).

Данным вариантом предусмотрено приведение существующей транспортной инфраструктуры к нормативным требованиям, строительство и реконструкция новых участков улично-дорожной сети, строительство объектов обслуживания автомобильного транспорта.

Кроме создания инфраструктуры для автомобильного транспорта предусмотрено развитие сети велосипедных и пешеходных дорожек, строительство остановочных пунктов.

Сравнение вариантов развития транспортной инфраструктуры по целевым показателям представлено ниже (Таблица 9, Таблица 10).

Таблица 9 – Значение целевых показателей по Варианту 1 «Базовый»

| № целевого показателя | Наименование целевого показателя | Базовый целевой показатель на начало реализации Программы | Значения целевого показателя по годам |
| --- | --- | --- | --- |
| 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028-2040 |
| 1 | Снижение количества случаев дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими по отношению к базовому периоду, % | 0 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| 2 | Доля улично-дорожной сети с капитальным типом покрытия, в общей протяжённости улично-дорожной сети, % | 87 | 87 | 87 | 87 | 87 | 87 |
| 3 | Средний объем инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры на 1 жителя сельского поселения, тыс. рублей на 1 человека в год | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 |

Таблица 10 - Значение целевых показателей по Варианту 2 «Оптимальный»

| № целевого показателя | Наименование целевого показателя | Базовый целевой показатель на начало реализации Программы | Значения целевого показателя по годам |
| --- | --- | --- | --- |
| 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028-2040 |
| 1 | Снижение количества случаев дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими по отношению к базовому периоду, % | 0 | 3 | 3 | 7 | 12 | 80 |
| 2 | Доля улично-дорожной сети с капитальным типом покрытия, в общей протяжённости улично-дорожной сети, % | 87 | 87 | 87 | 89 | 91 | 100 |
| 3 | Средний объем инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры на 1 жителя сельского поселения, тыс. рублей на 1 человека в год | 2,0 | 2,3 | 7,3 | 8,4 | 22,7 | 17,2 |

# Раздел 6. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических-параметров объектов транспорта, очерёдность реализации мероприятий (инвестиционных проектов)

## Статья 21. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта местного значения на территории сельского поселения Ульт-Ягун не предусматривается.

## Статья 22. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов

Перечень мероприятий по развитию транспорта общего пользования включает мероприятия, направленные на повышение качества транспортных услуг, предоставляемых населению сельского поселения и повышение показателей территориальной доступности объектов пассажирского транспорта общего пользования.

Данный блок включает в себя мероприятия по обустройству двух остановочных комплексов.

## Статья 23. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства

Мероприятия, входящие в данный блок, реализуются в соответствии с генеральным планом сельского поселения Ульт-Ягун. Сроки реализации определены исходя из местоположения объектов и этапов градостроительного преобразования соответствующих территорий, определённых при разработке социально-экономического прогноза.

Данный блок включает в себя следующие виды мероприятий:

в целях создания условий для безопасного и комфортного использования гражданами средств индивидуальной мобильности (СИМ) необходимо осуществить мероприятия по созданию парковочных пространств (в том числе на основе имеющихся велопарковках) в местах общего пользования, а также установке дорожных знаков, запрещающих движение на СИМ (при необходимости).

На расчётный срок СТП Сургутского района запланировано размещение:

Обустройство двух мест для размещения средств индивидуальной мобильности граждан.

## Статья 24. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Мероприятий по развитию велосипедного движения на территории сельского поселения Ульт-Ягун не предусматривается.

Строительство тротуаров на территориях общего пользования должно выполняться в комплексе работ по строительству или реконструкции элементов улично-дорожной сети.

## Статья 25. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб

Мероприятий по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб местного значения на территории сельского поселения Ульт-Ягун не предусматривается.

## Статья 26. Мероприятия по развитию сети дорог поселений

Перечень мероприятий по развитию сети дорог сельского поселения Ульт-Ягун сформирован на основе СТП Сургутского района и генерального плана сельского поселения Ульт-Ягун и включает мероприятия, направленные на развитие и укрепление внутренних транспортных связей, преобразование улично-дорожной сети, снижение уровня аварийности на улично-дорожной сети.

Мероприятия по развитию сети дорог сельского поселения содержат действия по строительству, реконструкции дорожного полотна, по проведению комплексного благоустройства территории в границах красных линий отрезка улицы, на котором планируется проведение мероприятия, в том числе:

устройство (расширение по основным пешеходным маршрутам) тротуаров, велосипедных дорожек, пешеходных переходов;

организация, реконструкция системы уличного освещения, системы водоотведения;

озеленение прилегающей территории.

Кроме того, в содержание мероприятия могут быть включены действия по организации парковочных мест, примыкающих к проезжей части.

Блок мероприятий по развитию сети дорог включает в себя следующие мероприятия:

мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования;

мероприятия по строительству и реконструкции улиц в жилой застройке.

На расчётный срок СТП Сургутского района и генеральным планом сельского поселения Ульт-Ягун на территории сельского поселения Ульт-Ягун предлагается следующие мероприятия по развитию автомобильных дорог:

строительство автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального района, соответствующей классу «обычная автомобильная дорога», IV категории, протяжённостью 1,05 км;

строительство автомобильных дорог общего пользования местного значения поселения, соответствующей классу «обычная автомобильная дорога», IV категории, протяжённостью 0,54 км.

Генеральным планом сельского поселения Ульт-Ягун на территории сельского поселения Ульт-Ягун предлагается:

строительство улиц в жилой застройке протяжённостью 2,68 км;

реконструкция улиц в жилой застройке протяжённостью 9,01 км.

Экономически наиболее эффективным и отвечающим существующим потребностям сельского поселения Ульт-Ягун представляется реализация второго «Оптимального» варианта развития транспортной инфраструктуры.

Перечень мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очерёдность реализации мероприятий представлен ниже (Таблица 11).

Таблица 11 – Перечень мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование мероприятия | Источник финансирования | Единица измерения | 2024 год | 2025 год | 2026 год | 2027 год | 2028-2040 год |
| Количество | Финансовые показатели, тыс. руб. | Количество | Финансовые показатели, тыс. руб. | Количество | Финансовые показатели, тыс. руб. | Количество | Финансовые показатели, тыс. руб. | Количество | Финансовые показатели, тыс. руб. |
| 1. Перечень мероприятий по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов |
| 1.1 | Разработка проектной документации | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 | 376,6 |
| 1.2 | Обустройство остановочного комплекса | Муниципальный бюджет | объект | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 | 7074,6 |
| 2. Перечень мероприятий по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства |
| 2.1 | Разработка проектной документации | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | 240 |
| 2.2 | Строительство станции технического обслуживания | Внебюджетные средства | объект | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | 4000 |
| 2.3  | Организация инфраструктуры парковочного пространства для граждан использующих СИМ | Муниципальный бюджет | объект | - | - | 1 | 28 | 1 | 29 | - | - | - | - |
| 3. Перечень мероприятий по строительству и реконструкции улично-дорожной сети |
| 3.1 | Разработка проектной документации | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 3 | 30906,7 |
| 3.2 | Реконструкция улицы в жилой застройке | Муниципальный бюджет | км | - | - | - | - | - | - | - | - | 9,01 | 317914 |
| 3.3 | Строительство автомобильной дороги местного значения | Муниципальный бюджет | км | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,59 | 61703,7 |
| 3.4 | Строительство улицы в жилой застройке | Муниципальный бюджет | км | - | - | - | - | - | - | - | - | 2,68 | 135495 |

# Раздел 7. Оценка объёмов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Возможными источниками финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры являются средства федерального бюджета, бюджета субъекта Российской Федерации, местного бюджета, внебюджетные средства.

Оценка объёмов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры предполагает следующий порядок установления объёма возможного бюджетного финансирования мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры за счёт средств местного бюджета (с учётом безвозмездных поступлений из бюджетов вышестоящих уровней).

По данным отчёта об исполнении бюджета сельского поселения Ульт-Ягун за трёхлетний период определяется среднее значение расходов бюджета на транспорт и дорожное хозяйство в расчёте на одного жителя муниципального образования. Значение данного показателя составляет 2,1 тыс. рублей на 1 человека.

Далее формируется долгосрочный прогноз предполагаемого объёма финансирования на развитие транспортной инфраструктуры с помощью умножения среднего значения расходов бюджета на транспорт и дорожное хозяйство в расчёте на одного жителя на прогнозную численность населения сельского поселения в разбивке по годам.

Таким образом, суммарный объем расходов бюджета муниципалитета на транспорт и дорожное хозяйство за период с 2024 по 2040 годы составит порядка 553,5 млн рублей.

Укрупнённая оценка необходимых инвестиций с разбивкой по видам транспорта и дорожному хозяйству, целям и задачам Программы, источникам финансирования представлена ниже (Таблица 12).

Потребность в инвестициях для реализации мероприятий Программы существенно превышает прогнозный объем средств, рассчитанный из фактически сложившихся тенденций. Для реализации государственной и муниципальной политики в сфере развития транспортной инфраструктуры, повышения качества жизни граждан, улучшения показателей комфортной среды, стимулирования экономической активности и дальнейшего развития поселения необходимо увеличение объёмов финансирования, в том числе за счёт привлечения средств бюджетов вышестоящего уровня, а также частных инвестиций.

Задача «Создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности» достигается за счёт реализации всей совокупности мероприятий, поэтому по данной задаче укрупнённая оценка объёмов финансирования принимается согласно итоговым суммам.

Задача «Обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры» финансируется в рамках деятельности органов местного самоуправления согласно установленным полномочиям. Мероприятия по достижению указанной задачи, а также необходимые объёмы финансирования не рассматриваются, так как подлежат отображению в соответствующих муниципальных программах.

Таблица 12 – Оценка необходимых инвестиций для реализации мероприятий, тыс. рублей

| № п/п | Наименование задачи | Источник финансирования | Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов | Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства | Мероприятия по строительству и реконструкции улично-дорожной сети |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность | - | -  |  - | + |
| 2 | Обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования сельского поселения | - | + |  - |  - |
| 3 | Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории сельского поселения | - | + | + | + |
| 4 | Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью | - | + | -  | + |
| 5 | Создание условий для управления транспортным спросом | - | + |  - | -  |
| 6 | Создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам | - | + | -  |  - |
| 7 | Создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения | - | -  | -  |  - |
| 8 | Итого: | Бюджетные средства, в т.ч.: | 7451,2 | 57 | 546019 |
| федеральный бюджет |  - |  - |  - |
| региональный бюджет | -  |  - | -  |
| муниципальный бюджет | 7451,2 | 57 | 546019 |
| внебюджетные источники |  - | 4240 | -  |

# Раздел 8. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Оценка эффективности мероприятий по строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития включает в себя оценку социально-экономической эффективности и соответствия нормативам градостроительного проектирования, в том числе с разбивкой по видам транспорта, целям и задачам Программы.

Главным результатом реализации Программы является достижение поставленной цели – формирование оптимального комплекса мероприятий по строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения, направленных на создание устойчивой транспортной системы на территории сельского поселения Ульт-Ягун, обеспечивающей безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения.

Реализация Программы обеспечит достижение следующих ожидаемых результатов:

повышение доступности предоставляемых услуг общественным пассажирским транспортом;

развитие улично-дорожной сети сельского поселения Ульт-Ягун;

повышение безопасности дорожного движения.

Основными результатами реализации Программы и характеризующими их целевыми показателями являются:

уменьшение ежегодного количества случаев дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими (снижение на 80 %);

увеличение доли улично-дорожной сети с капитальным типом покрытия, в общей протяжённости улично-дорожной сети до 100 % (увеличение на 16 %);

Комплексная оценка эффективности реализации мероприятий Программы осуществляется ежегодно в течение всего срока её реализации и по окончании её реализации и включает в себя оценку степени выполнения мероприятий Программы и оценку эффективности реализации Программы.

Критериями оценки эффективности реализации Программы являются степень достижения целевых индикаторов и показателей, установленных Программой, а также степень достижения показателей эффективности, установленных Методикой.

Оценка эффективности реализации Программы осуществляется ежегодно по итогам её исполнения за отчётный финансовый год и в целом после завершения её реализации координатором совместно с ответственным исполнителем и соисполнителями.

Оценка эффективности Программы осуществляется с использованием следующих критериев: полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию Программы; степень достижения планируемых значений показателей Программы.

Расчёт итоговой оценки эффективности Программы за отчётный финансовый год осуществляется в три этапа, раздельно по каждому из критериев оценки эффективности Программы:

1-й этап - расчёт P1 оценки эффективности Программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию Программы»;

2-й этап - расчёт P2 оценки эффективности Программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей Программы»;

3-й этап - расчёт Pитог итоговой оценки эффективности Программы.

 Итоговая оценка эффективности Программы (Pитог) не является абсолютным и однозначным показателем эффективности Программы. Каждый критерий подлежит самостоятельному анализу причин его выполнения (или невыполнения) при оценке эффективности реализации Программы.

Расчёт P1 оценки эффективности Программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию Программы» осуществляется по следующей формуле:

P1 = (Vфакт + u) / Vпл \* 100 %,

где: Vфакт - фактический объем бюджетных средств, направленных на реализацию Программы за отчётный год;

Vпл - плановый объем бюджетных средств на реализацию Программы в отчётном году;

u - сумма «положительной экономии».

К «положительной экономии» относится: экономия средств бюджетов в результате осуществления закупок товаров, работ, услуг для муниципальных нужд.

Интерпретация оценки эффективности Программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджетов на реализацию Программы» осуществляется по следующим критериям:

Программа выполнена в полном объёме, если P1 = 100 %;

Программа в целом выполнена, если 80 % < P1 <100 %;

Программа не выполнена, если P1 < 80 %.

Расчёт P2 оценки эффективности Программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей Программы» осуществляется по формуле:

P2 = SUM Ki / N, i = 1, где:

Ki - исполнение i планируемого значения показателя Программы за отчётный год в процентах;

 N - число планируемых значений показателей Программы. Исполнение по каждому показателю Программы за отчётный год осуществляется по формуле:

Ki = Пi факт / Пiпл \* 100 %,

где: Пi факт - фактическое значение i показателя за отчётный год;

Пiпл - плановое значение i показателя на отчётный год.

В случае если фактическое значение показателя превышает плановое более чем в 2 раза, то расчёт исполнения по каждому показателю Программы за отчётный год осуществляется по формуле:

Ki = 100 %.

В случае, если планом установлено значение показателя равное нулю, то при превышении фактического значения показателя плана расчёт исполнения по каждому показателю осуществляется по формуле:

Ki = 0 %.

Интерпретация оценки эффективности Программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей Программы» осуществляется по следующим критериям:

Программа перевыполнена, если P2 > 100 %;

Программа выполнена в полном объёме, если 90 % < P2 < 100 %;

Программа в целом выполнена, если 75 % < P2 < 95 %;

Программа не выполнена, если P2 < 75 %.

6,9. Итоговая оценка эффективности Программы осуществляется по формуле:

Pитог = (P1 + P2) / 2, (6),

где: Pитог - итоговая оценка эффективности Программы за отчётный год.

Интерпретация итоговой оценки эффективности Программы осуществляется по следующим критериям:

P итог> 100 % высокоэффективная;

90 % < P итог < 100 % эффективная;

75 % < P итог < 90 % умеренно эффективная;

P итог < 75 % неэффективная.

 Результаты итоговой оценки эффективности Программы (значение Pитог) и вывод о её эффективности (интерпретация оценки) представляются вместе с годовыми отчётами главе сельского поселения Ульт-Ягун.

# Раздел 9. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории поселения

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