**МУНИЦИПАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ**

**ГОРОДСКОЕ ПОСЕЛЕНИЕ ЛЯНТОР**

**СОВЕТ ДЕПУТАТОВ**

**ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ ЛЯНТОР ПЯТОГО СОЗЫВА**

**Р Е Ш Е Н И Е**

«28» ноября 2023 года № 18

Об утверждении программы комплексного развития

транспортной инфраструктуры городского поселения

Лянтор Сургутского района Ханты-Мансийского

 автономного округа – Югры на 2024 - 2040 годы»;

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», Уставом городского поселения Лянтор, Совет депутатов городского поселения Лянтор решил:

 1. Утвердить Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры городского поселения Лянтор Сургутского района Ханты-Мансийского автономного округа – Югры на 2024 - 2040 годы согласно приложению к настоящему решению.

2. Обнародовать настоящее решение и разместить на официальном сайте Администрации городского поселения Лянтор.

3.  Настоящее решение вступает в силу после его обнародования.

4. Контроль за выполнением настоящего решения возложить на заместителя главы муниципального образования-начальника управления городского хозяйства Сысолятину А.Н.

|  |  |
| --- | --- |
| Заместитель председателяСовета депутатовгородского поселения Лянтор \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_С.А. Тонконог  |  Глава города\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ А.Н. Луценко   |

Приложение

к решению Совета депутатов
городского поселения Лянтор

от « 28 » ноября 2023 года № 18

 Программа комплексного развития

транспортной инфраструктуры

городского поселения Лянтор Сургутского района

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

Содержание:

[Раздел 1. Паспорт программы 5](#_Toc90304021)

[Раздел 2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры 7](#_Toc90304022)

[Статья 1. Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации 7](#_Toc90304023)

[Статья 2. Социально-экономическая характеристика поселения, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса 8](#_Toc90304024)

[Статья 3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта 10](#_Toc90304025)

[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](#_Toc90304026)

[Статья 5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами) 15](#_Toc90304027)

[Статья 6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока 15](#_Toc90304028)

[Статья 7. Характеристика условий пешеходного, велосипедного передвижения и средств индивидуальной мобильности 16](#_Toc90304029)

[Статья 8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств 16](#_Toc90304030)

[Статья 9. Анализ уровня безопасности дорожного движения 16](#_Toc90304031)

[Статья 10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения 17](#_Toc90304032)

[Статья 11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения 18](#_Toc90304033)

[Статья 12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения 18](#_Toc90304034)

[Статья 13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры 20](#_Toc90304035)

[Раздел 3. Прогноз транспортного спроса, изменения объёмов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения 21](#_Toc90304036)

[Статья 14. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения 21](#_Toc90304037)

[Статья 15. Прогноз транспортного спроса поселения, объёмов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения 22](#_Toc90304038)

[Статья 16. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта 22](#_Toc90304039)

[Статья 17. Прогноз развития дорожной сети поселения 22](#_Toc90304040)

[Статья 18. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения 22](#_Toc90304041)

[Статья 19. Прогноз показателей безопасности дорожного движения 24](#_Toc90304042)

[Статья 20. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения 24](#_Toc90304043)

[Раздел 4. Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры 26](#_Toc90304044)

[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 28](#_Toc90304045)

[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) 30](#_Toc90304046)

[Статья 21. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта 30](#_Toc90304047)

[Статья 22. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов 30](#_Toc90304048)

[Статья 23. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства 30](#_Toc90304049)

[Статья 24. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения и средств индивидуальной мобильности 30](#_Toc90304050)

[Статья 25. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб 31](#_Toc90304051)

[Статья 26. Мероприятия по развитию сети дорог поселений 31](#_Toc90304052)

[Раздел 7. Оценка объёмов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры 34](#_Toc90304053)

[Раздел 8. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры 37](#_Toc90304054)

[Раздел 9. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории поселения 40](#_Toc90304055)

# Раздел 1. Паспорт программы

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского поселения Лянтор 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 разработчиков программы, их местонахождение | Разработчик: Общество с ограниченной ответственностью «Институт Территориального Планирования «Град»», 644024, Омская область, г. Омск, ул. Т.К. Щербанева, дом 35 |
| 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 городского поселения Лянтор, 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 городского поселения;Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории городского 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 приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;Создание условий для пешеходного, велосипедного передвижения населения, а каже средств индивидуальной мобильности;Обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры |
| Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры | Доля жилой застройки, обеспеченной нормативной пешеходной доступностью до остановок общественного транспорта в общей площади жилой застройки, %;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, %;Протяжённость велосипедных дорожек, км;Средний объем инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры на 1 жителя городского 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) | Строительство остановочного пункта – 9 объектов;Строительство станции технического обслуживания – 8 объектов;Строительство дорожек велосипедных – 5,84 км;Строительство автомобильных дорог местного значения – 1,33 км;Реконструкция автомобильных дорог местного значения – 6,32 км;Строительство улиц и дорог местного значения – 13,99 км;Реконструкция улиц и дорог местного значения – 2,78 км. |
| Сроки и этапы реализации Программы | Период реализации Программы: 2022 - 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 1 438 160,10 тыс. рублей, в том числе по источникам финансирования:Муниципальный бюджет – 1 344 032, 10 тыс. рублей;Внебюджетные источники – 94 128,00 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 1 674 676 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.

Городское поселение Лянтор 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 выпуску изделий из дерева, изготовлению пищевых продуктов. Доля обрабатывающих производств в структуре промышленного производства Сургутского района составляет более 4,0 %.

Городское поселение Лянтор расположено в западной части Сургутского района в 91 км от административного центра Сургутского района города Сургута, в 625 км к северо-востоку от Тюмени и граничит с межселенными территориями.

В состав городского поселения Лянтор входит один населённый пункт – город Лянтор (административный центр), занимающий большую часть территории поселения. Общая площадь территории городского поселения Лянтор составляет 8750,9 га.

Внешние транспортные связи городского поселения Лянтор с городом Сургутом и близлежащими сельскими поселениями Сургутского района осуществляются по автомобильной дороге общего пользования межмуниципального значения город Сургут – город Лянтор, автомобильным дорогам общего пользования местного значения, частным автомобильным дорогам общего пользования иного значения.

По строительно-климатическому районированию территория городского поселения Лянтор относится к климатическому подрайону IД. Климат на территории городского поселения континентальный. Зима суровая, холодная и продолжительная. Лето короткое, тёплое. Короткие переходные сезоны - осень и весна. Наблюдаются поздние весенние и ранние осенние заморозки, резкие колебания температуры в течение года и даже суток. Преобладающая температура воздуха днём в наиболее холодное время: декабрь-февраль минус 17 – 21°С, ночью минус 22 – 26°С (абсолютный минимум минус 57°С). Максимальное количество осадков 676 мм, основное количество которых выпадает в тёплое время года с апреля по октябрь. Максимальное суточное выпадение осадков наблюдается в июле – 52 мм. С середины октября устанавливается снежный покров высотой до 80 см, в многоснежные годы – 100 см.

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

Население

Общая численность населения городского поселения Лянтор на 01 января 2019 года составляла 40,9 тыс. человек, из которых 1,0 % коренные малочисленные народы Севера. В целом за период с 2014 по 2019 годы демографические тенденции имеют положительное направление. Ежегодный прирост численности населения городского поселения Лянтор в среднем составлял 0,2 тыс. человек.

Производство, сельское хозяйство, малое и среднее предпринимательство

Градообразующей отраслью экономики городского поселения Лянтор является нефтегазодобыча. Ведущее промышленное предприятие – нефтегазодобывающее управление «Лянторнефть» Публичного акционерного общества «Сургутнефтегаз» с численностью работников более 4,5 тыс. человек. Предприятия по добыче нефти и газа составляют наибольшую долю в структуре промышленного производства – 88,6 %.

На территории городского поселения Лянтор высокий уровень инвестиционной активности: за период с 2012 по 2019 годы реализовано 69 инвестиционных проектов в сфере жилищного строительства, коммунально-складского хозяйства, торгово-развлекательной деятельности, нефтегазодобывающей промышленности, образования, жилищно-коммунального хозяйства, придорожного сервиса, электроэнергетики, экологии.

В настоящее время на территории городского поселения Лянтор реализуется 19 инвестиционных проектов в сфере придорожного сервиса, торгово-развлекательной деятельности, жилищного строительства, общественного питания, дорожного строительства, жилищно-коммунального хозяйства.

Сведения о существующей градостроительной деятельности

Жилищный фонд городского поселения Лянтор на начало 2019 года
составлял 695,6 тыс. кв. м общей площади жилых помещений, а на конец 2019 года – 741,5 тыс. кв. м общей площади жилых помещений (в том числе 37,6 тыс. кв. м – жилые дома в дачных некоммерческих товариществах, которым был присвоен статус индивидуальных жилых домов – второе жилье).

Среднегодовой объем ввода в действие жилых домов за период с 2016 по 2019 годы составил 6,4 тыс. кв. м.

Уровень средней жилищной обеспеченности в 2019 году составлял 17,1 кв. м общей площади жилых помещений на человека, что ниже среднего показателя по Сургутскому району (19,0 кв. м общей площади жилых помещений на человека).

Площадь непригодного для проживания жилищного фонда на 01 июня 2019 года составила 162,1 тыс. кв. м (26 % от общей площади жилых помещений).

При условии равномерного распределения объёмов регенерации жилья в период до конца 2040 года ежегодные темпы сноса могут составить 10,0 тыс. кв. м общей площади. Вектор развития жилищного строительства в городском поселении ориентирован на малоэтажное жилищное строительство.

Сохраняется высокая потребность в жилых помещениях, предоставляемых по договорам социального найма: на конец 2018 года на учёте в качестве нуждающихся в улучшении жилищных условий состояло 1213 человек.

Сохраняется высокая потребность в земельных участках под индивидуальное жилищное строительство: на конец 2018 года на учёте в качестве нуждающихся в улучшении жилищных условий состояло 334 человека.

Транспортная инфраструктура

Дорожно-транспортный комплекс является составной частью производственной и жилищной инфраструктуры городского поселения Лянтор. 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 городского поселения Лянтор осуществляются автомобильным и воздушным видами транспорта.

Воздушный транспорт

На территории городского поселения Лянтор в северной его части расположены вертолётные площадки – 3 объекта. Для обслуживания жителей муниципального образования используется международный аэропорт Сургут имени Ф.К. Салманова.

Водный транспорт

Объекты водного транспорта на территории городского поселения Лянтор отсутствуют.

Железнодорожный транспорт

Объекты железнодорожного транспорта на территории городского поселения Лянтор отсутствуют.

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 городского поселения Лянтор проходит участок автомобильной дороги общего пользования межмуниципального значения город Сургут - город Лянтор, соответствующий классу «обычная автомобильная дорога», III категории, протяжённостью 5,89 км.

По территории городского поселения проходят:

автомобильные дороги общего пользования местного значения муниципального района IV категории, суммарной протяжённостью 5,58 км;

автомобильные дороги общего пользования местного значения поселения IV категории, суммарной протяжённостью 16,98 км;

частные автомобильные дороги общего пользования иного значения, соответствующие классу «обычная автомобильная дорога», IV категории, общей протяжённостью 35,14 км.

На пересечении автомобильной дороги общего пользования местного значения поселения и автомобильной дороги общего пользования иного значения с водным объектом расположен мост автодорожный – 4 объекта.

## 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 транспортной системе городского поселения Лянтор сеть улиц и дорог местного значения является одним из важнейших элементов, оказывающих огромное влияние на повышение уровня и условий жизни населения, эффективное использование трудовых, природных и производственных ресурсов.

В соответствии с Перечнем автомобильных дорог, предоставленным администрацией городского поселения Лянтор, протяжённость улично-дорожной сети с капитальным типом покрытия в границах населённого пункта составляет 32,70 км (Таблица 1).

На сегодняшний день выявлены следующие недостатки улично-дорожной сети:

отсутствие покрытий капитального типа на части улиц и дорог;

отсутствие тротуаров на части улиц.

Таблица 1 – Основные характеристики сети дорог городского поселения Лянтор

| № п/п | Наименование объекта | Тип покрытия | Протяжённость, м | Ширина проезжей части, м | Площадь тротуаров, пешеходных дорожек (кв.м) | Интенсивность движения, автомобиль/час пик | Уровень загрузки, % | Расчётная скорость, км/час | Плотность, автомобиль/км |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 1 | Автодорога по ул. Озёрная | асфальтобетон | 1183,53 | 8,36 | - | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 2 | Автодорога по ул. Таёжная | асфальтобетон | 984,00 | 10,40 | 797,20 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 3 | Автодорога по Проспекту Победы | асфальтобетон | 1136,00 | 7,18 | 3516,00 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 4 | Автодорога по ул. Парковая | асфальтобетон | 860,00 | 7,54 | 3440,00 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 5 | Автодорога по ул. Ирины Глущук | асфальтобетон | 343,00 | 6,11 | 250,00 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 6 | Автодорога по ул. Салавата Юлаева | асфальтобетон | 1112,00 | 6,72 | 4448,00 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 7 | Автодорога по ул. Дружбы народов | асфальтобетон, железобетонный мост 36,0 м | 2180,00 | 9,23 | 2600,00 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 8 | Автодорога по ул. Комсомольской | асфальтобетон | 567,00 | 6,58 | 2268,00 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 9 | Автодорога по ул. Виктора Кингисеппа | асфальтобетон | 1199,00 | 7,45 | 5400,00 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 10 | Автодорога по ул. Эстонских дорожников | асфальтобетон | 1929,00 | 9,48 | 2359,40 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 11 | Автодорога по ул. Магистральной | асфальтобетон | 2859,00 | 8,50 | 1096,00 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 12 | Автодорога по ул. Сергея Лазо | асфальтобетон | 664,07 | 8,86 | 1245,50 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 13 | Автодорога по ул. Нефтяников | асфальтобетон | 393,00 | 10,80 | - | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 14 | Автодорога по ул. 60 лет СССР | асфальтобетон | 324,90 | 10,85 | - | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 15 | Автодорога по ул. Лесной | асфальтобетон | 306,00 | 7,39 | - | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 16 | Автодорога по ул. Набережной | асфальтобетон | 1783,00 | 7,55 | 2420,00 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 17 | Автодорога по ул. Хантыйской | асфальтобетон | 1417,00 | 6,20 | - | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 18 | Автодорога по ул. Назаргалеева | асфальтобетон | 2044,00 | 3,38 | 6864,00 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 19 | Автодорога по ул. Согласия | асфальтобетон | 388,00 | 7,60 | 816,90 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 20 | Автодорога по ул. Объездная (от ул. Магистральная до КОС) | асфальтобетон, железобетонные плиты | 3598,00 | 6,19 | - | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 21 | Автодорога на кладбище | асфальтобетон, песчано-гравийная смесь | 1260,00 | 4,00 | - | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 22 | Дорога к дачам «Назар» | асфальтобетон | 671,00 | 4,28 | - | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 23 | Дорога к лесничеству | асфальтобетон | 444,20 | 5,43 | - | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 24 | Дорога к лыжной базе | Железобетонные плиты, асфальтобетон, грунт | 243,50 | 5,92 | - | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 25 | Участок автодороги по ул. Северная (от поста ГИБДД до промзоны (ПК-330-ПК-338)) | Асфальтобетон, мост металлический 38,2 м | 1210,40 | 8,20 | - | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 26 | Дорога между 7 и 10 микрорайонами | асфальтобетон | 566,00 | 10,42 | 2025,00 | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 27 | Автодорога по ул. Таёжная (участок от ул. Озёрная до ул. Центральная) | асфальтобетон | 489,00 | 9,93 | - | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 28 | Дорога к дачам «Заречные» | асфальтобетон | 2281,00 | 6,00 | - | менее 100 | менее 30 | 30-40 | менее 100 |
| 29 | Внутриквартальное благоустройство территории | асфальтобетон | - | - | 1 160 | 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 городского поселения Лянтор – 322 единицы/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 автомобилизации населения Ханты-Мансийского автономного округа - Югры).

В составе парка транспортных средств на территории Сургутского района преобладают легковые транспортные средства (Таблица 2). В целом на территории Сургутского района наблюдается устойчивая тенденция роста парка легковых автомобилей.

Автомобильный парк городского поселения Лянтор 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 2 - 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 | 4,0 % |
| 6. | Полуприцепы | 801 | 1,5 % |

Учитывая имеющиеся статистические данные, а также среднюю тенденцию прироста парка легковых автомобилей, рассчитан уровень обеспеченности легковыми автомобилями на территории городского поселения Лянтор, который составляет на начало 2019 года порядка 333 автомобиля 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 городского поселения Лянтор, в настоящее время должны быть размещены стоянки (парковки) автомобилей суммарной мощностью не менее 12,4 тыс. машино-мест. В настоящее время на территории городского поселения Лянтор имеются стоянки (парковки) транспортных средств суммарной мощностью 3683 машино-места. 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 городского поселения Лянтор пассажирские перевозки автомобильным транспортом осуществляются по межмуниципальным (междугородним) маршрутам: город Сургут – город Лянтор – деревня Лямина – село Сытомино, город Сургут – город Лянтор посёлок Нижнесортымский, город Сургут – город Лянтор. Пассажирские перевозки осуществляют Акционерное общество «Сургутское производственное автотранспортное объединение пассажирского транспорта» и Общество с ограниченной ответственностью «АТП № 1».

Для осуществления перевозок общественным пассажирским транспортном на территории населённого пункта город Лянтор имеются 30 остановочных пунктов.

В настоящее время на территории городского поселения регулярные внутрипоселковые перевозки общественным транспортом осуществляются по одному маршруту.

## 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 городского поселения Лянтор 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 городского поселения Лянтор является нефтегазодобывающая отрасль. Движение данных транспортных средств организовано минуя жилую застройку поселения. В структуре транспортного потока застроенной части поселения доля грузовых транспортных средств незначительна.

На территории городского поселения Лянтор регулярно осуществляется содержание объектов дорожного хозяйства. На территории городского поселения Лянтор действует муниципальная программа «Развитие, совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования местного значения и улично-дорожной сети в городском поселении Лянтор на 2018 - 2022 годы», утверждённая постановлением администрации городского поселения Лянтор Сургутского района Ханты-Мансийского автономного округа – Югры от 07 ноября 2017 года № 1258, где определены целевые показатели, касающиеся содержания улично-дорожной сети поселения и определено финансирование мероприятий.

## 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 улицах населённых пунктов и автомобильных дорогах города, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (далее - 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 3).

Таблица 3 – Статистика дорожно-транспортных происшествий на территории городского поселения Лянтор

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Год | Количество ДТП с пострадавшими, единиц |
| 1 | 2015 | 2 |
| 2 | 2016 | 4 |
| 3 | 2017 | 5 |
| 4 | 2018 | 14 |
| 5 | 2019 | 16 |
| 6 | 2020 | 11 |

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. Самым 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 легочных 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.

## 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 городских 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 городского поселения Лянтор предполагается вести в основном за счёт уплотнения и реновации территории сложившейся жилой застройки.

С учётом направлений развития жилищного строительства, основной упор на территории городского поселения Лянтор должен быть направлен на доведение существующей улично-дорожной сети до нормативного состояния, обеспечение транспортной доступности новых жилых территорий, развитие пешеходной и велосипедной 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»;

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.

Основными муниципальными правовыми актами, определяющими порядок функционирования транспортной инфраструктуры городского поселения, являются:

1) Устав муниципального образования городское поселение Лянтор, принятый решением Совета депутатов городского поселения Лянтор от 28 ноября 2005 года № 8, регулирует основы организации местного самоуправления в городском поселении Лянтор;

2) Постановлении администрации городского поселения Лянтор Сургутского района Ханты-Мансийского автономного округа – Югры от 07 ноября 2017 года № 1258 «Об утверждении муниципальной программы «Развитие, совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования местного значения и улично-дорожной сети в городском поселении Лянтор на 2018 - 2022 годы».

Основные направления развития системы транспортной инфраструктуры сельского поселения Локосово 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 Совета депутатов городского поселения Лянтор от 01 ноября 2020 года № 153 «Об утверждении местных нормативов градостроительного проектирования городского поселения Лянтор».

Таким образом, на территории городского поселения Лянтор 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.

В соответствии с данными муниципальной программы «Развитие, совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования местного значения и улично-дорожной сети в городском поселении Лянтор на 2018-2022 годы», утверждённой постановлением администрации городского поселения Лянтор от 07 ноября 2017 года № 1258, финансовой основой реализации необходимых мероприятий являются средства бюджета городского поселения Лянтор.

Объем финансирования мероприятий в сфере транспортной инфраструктуры на территории городского поселения Лянтор за период с 2017 по 2019 годы, согласно сведениям об исполнении бюджета, представлен ниже (Таблица 4).

Таблица 4 - Объем финансирования мероприятий в сфере транспортной инфраструктуры на территории городского поселения Лянтор за период с 2017 по 2019 годы

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование показателя | Объем финансирования (тыс. рублей) |
| 2017 год | 2018 год | 2019 год | итого |
| 1 | Дорожное хозяйство (дорожные фонды) | 40910,8 | 37064,4 | 36765,7 | 114740,9 |

Таким образом, среднегодовой объем инвестиций, направляемых на развитие дорожно-транспортного хозяйства городского поселения Лянтор, составляет 38247,0 тыс. рублей. Основным мероприятием муниципальной программы является содержание автомобильных дорог (68,4% от общего объёма финансирования).

# 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 городского поселения на конец 2040 года должна составить 49,2 тыс. человек.

В возрастной структуре населения городского поселения Лянтор доля населения моложе трудоспособного возраста составит 21 %, доля населения трудоспособного возраста – 57 %, доля населения старше трудоспособного возраста – 22 %.

Производство, сельское хозяйство, малое и среднее предпринимательство

Стратегией пространственного развития Сургутского района для городского поселения Лянтор определён стратегический вектор развития – развитие производственных, рекреационных и сельскохозяйственных функций.

На территории городского поселения Лянтор планируются к реализации четыре инвестиционные проекта в сфере образования, жилищно-коммунального хозяйства, физической культуры и спорта, электроэнергетики.

Проектными решениями генерального плана городского поселения Лянтор предложено сформировать 18 инвестиционных площадок:

десять в сфере развития прочих направлений экономики (административно-бытовой корпус, нежилое здание, встроенное нежилое помещение, магазин, производственная база, торговый павильон, склад-магазин, автозаправочная станция; пункт питания, площадка отдыха);

одна в сфере развития строительного комплекса (производственные объекты, склады);

четыре в сфере развития агропромышленного комплекса (предприятие по переработке продукции оленеводства, тепличное хозяйство, животноводческое предприятие, пекарня);

одна в сфере развития рыбоперерабатывающей промышленности (пункт закупа рыбы у населения);

две в сфере развития туризма и рекреации (гостиницы).

В целом на расчётный срок реализация вышеперечисленных мероприятий позволит создать более 220 рабочих мест.

Сведения о планируемой градостроительной деятельности

Общая площадь жилых помещений городского поселения Лянтор на
конец 2040 года должна составить не менее 1141,4 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 599,6 тыс. кв. м общей площади жилых помещений.

В общем объёме нового жилищного строительства планируется выделение 234 земельных участков под индивидуальное жилищное строительство для обеспечения потребности граждан на конец 2018 года, состоящих на учёте в качестве нуждающихся в улучшении жилищных условий, в виде предоставления земельного участка под индивидуальное жилищное строительство.

Помимо индивидуальных жилых домов новое жилищное строительство будет представлено многоквартирными жилыми домами общей площадью жилых помещений 564,5 тыс. кв. м, в том числе:

малоэтажной жилой застройки – 174,4 тыс. кв. м;

среднеэтажной жилой застройки – 269,8 тыс. кв. м;

многоэтажной жилой застройки - 120,3 тыс. кв. м.

На территории городского поселения запланирована реализация более тридцати инвестиционных площадок в сфере развития жилищного строительства.

Среднегодовой темп строительства на расчётный период составляет 29,9 тыс. кв. м.

На территории города Лянтор необходимо предусмотреть 6,5 тыс. кв. м общей площади жилых помещений для переселения граждан, проживающих в жилых домах, признанных непригодными для проживания на территории сельских поселений Лямина и Сытомино.

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

Прогноз транспортного спроса городского поселения Лянтор 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.

Не смотря 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 городского поселения Лянтор.

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

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта в городском поселении Лянтор не претерпит существенных изменений.

Основным видом транспорта, обеспечивающим прямую доступность в территориальной структуре Российской Федерации, останется автомобильный транспорт.

## Статья 17. Прогноз развития дорожной сети поселения

Основными направлениями развития дорожной сети поселения в период реализации Программы 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;

поддержание 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. От Управления внутренних дел Российской Федерации по Ханты-Мансийскому автономному округу – Югре получены общие сведения для территории Сургутского района. На 01 января 2019 года на территории района зарегистрировано 42 680 легковых автомобилей, численность населения района на 01 января 2019 года составляла 124,6 тыс. человек. Таким образом, в настоящее время средний уровень обеспеченности легковыми автомобилями на территории района составляет 343 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 городского поселения Лянтор уровень обеспеченности легковыми автомобилями составит 496 автомобилей на 1000 жителей.

Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан (Таблица 5) в связи с:

улучшением показателей социально-экономического развития поселения;

развитием рынка автокредитования и государственной программы льготного автокредитования.

Таблица 5 – Прогноз уровня автомобилизации населения городского поселения Лянтор

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Показатель | Статистические данные городского поселения Лянтор на 01 января 2019 год, тыс. чел | Данные генерального плана городского поселения Лянтор, тыс. чел. |
| 2019 | 2040 |
| 1 | Среднегодовая численность населения | 40 900 | 49 200 |
| 2 | Темп прироста численности | - | 1,20 |
| 3 | Уровень автомобилизации | 333 | 496 |
| 4 | Количество транспортных средств в личном пользовании у населения | 13 620 | 24 403 |

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 планируется сохранение параметров дорожного движения на достигнутом уровне.

Основные параметры дорожного движения для городского поселения Лянтор представлены ниже (Таблица 6).

Таблица 6 – Основные параметры дорожного движения для городского поселения Лянтор

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Категория городских 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 | Магистральные улицы общегородского значения | асфальтобетонное | 3,5 | 2 | менее 100 | 80 | менее 30-60 | менее 100 |
| 2 | Магистральные улицы районного значения | асфальтобетонное | 3,5 - 4,0 | 2 | менее 100 | 50 - 70 | менее 30-60 | менее 100 |
| 3 | Улицы и дороги местного значения | асфальтобетонное | 3,0 | 2 | менее 100 | 30 - 40 | менее 30 | менее 100 |

## Статья 19. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

На сегодняшний день на территории городского поселения Лянтор 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 городского поселения Лянтор, предлагаются следующие мероприятия:

обустройство пешеходных переходов;

ремонт автомобильных дорог городского поселения Лянтор (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 топлива, 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.

# 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 7).

Таблица 7 – Перечень целевых показателей развития транспортной инфраструктуры

| № п\п | Задача | Целевой показатель | Категория целевого показателя |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1 | Обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования городского поселения Лянтор;Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории городского поселения Лянтор;Создание условий для управления транспортным спросом;Создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью | Доля жилой застройки, обеспеченной нормативной пешеходной доступностью до остановок общественного транспорта в общей площади жилой застройки, % | Социально-экономический |
| 2 | 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 |
| 3 | 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 городского поселения;Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью | Доля улично-дорожной сети с капитальным типом покрытия, в общей протяжённости улично-дорожной сети, % | Технико-экономический |
| 4 | Создание условий для пешеходного велосипедного передвижения населения, и средств индивидуальной мобильности;Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;Создание условий для управления транспортным спросом; | Протяжённость велосипедных дорожек, км | Технико-экономический |
| 5 | Обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры | Средний объем инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры на 1 жителя городского 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 городского поселения Лянтор.

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 городского поселения Лянтор.

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 городского поселения Лянтор. Включает в себя решения, принятые генеральным планом городского поселения Лянтор и Схемы 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 8, Таблица 9).

Таблица 8 – Значение целевых показателей по Варианту 1 «Базовый»

| № целевого показателя | Наименование целевого показателя | Базовый целевойпоказатель на начало реализации Программы | Значения целевого показателя по годам |
| --- | --- | --- | --- |
| 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028-2040 |
| 1 | Доля жилой застройки, обеспеченной нормативной пешеходной доступностью до остановок общественного транспорта, в общей площади жилой застройки, % | 88 | 88 | 88 | 88 | 88 | 86 |
| 2 | Снижение количества случаев дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими по отношению к базовому периоду, % | 0 | 5 | 8 | 8 | 8 | 8 |
| 3 | Доля улично-дорожной сети с капитальным типом покрытия, в общей протяжённости улично-дорожной сети, % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| 4 | Протяжённость велосипедных дорожек, км | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5 | Средний объем инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры на 1 жителя городского поселения, тыс. рублей на 1 человека в год | 0,935 | 0,935 | 0,935 | 0,935 | 0,935 | 0,935 |

Таблица 9 - Значение целевых показателей по Варианту 2 «Оптимальный»

| № целевого показателя | Наименование целевого показателя | Базовый целевойпоказатель на начало реализации Программы | Значения целевого показателя по годам |
| --- | --- | --- | --- |
| 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028-2040 |
| 1 | Доля жилой застройки, обеспеченной нормативной пешеходной доступностью до остановок общественного транспорта, в общей площади жилой застройки, % | 88 | 96 | 96 | 96 | 96 | 100 |
| 2 | Снижение количества случаев дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими по отношению к базовому периоду, % | 0 | 5 | 8 | 12 | 17 | 80 |
| 3 | Доля улично-дорожной сети с капитальным типом покрытия, в общей протяжённости улично-дорожной сети, % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| 4 | Протяжённость велосипедных дорожек, км | 0 | 1,51 | 2,01 | 2,75 | 2,75 | 7,35 |
| 5 | Средний объем инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры на 1 жителя городского поселения, тыс. рублей на 1 человека в год | 0,935 | 1,03 | 1,03 | 1,61 | 4,15 | 0,935 |

# 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 городского поселения Лянтор 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 городского поселения и повышение показателей территориальной доступности объектов пассажирского транспорта общего пользования.

Перечень мероприятий сформирован с учётом решений генерального плана городского поселения Лянтор и документации по планировке территорий, в соответствии с прогнозом развития территории городского поселения Лянтор. Данный блок включает в себя мероприятия по строительству остановочных пунктов.

На расчётный срок схемой территориального планирования Сургутского района и генеральным планом городского поселения Лянтор запланировано размещение:

остановочных пунктов – 9 объектов;

## 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 городского поселения Лянтор. Сроки реализации определены исходя из местоположения объектов и этапов градостроительного преобразования соответствующих территорий, определённых при разработке социально-экономического прогноза.

Данный блок включает в себя мероприятия по строительству станций технического обслуживания.

На расчётный срок генеральным планом городского поселения Лянтор запланировано размещение станций технического обслуживания – 8 объектов, суммарной мощностью 111 постов.

## Статья 24. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного, велосипедного передвижения и средств индивидуальной мобильности

Перечень мероприятий по развитию инфраструктуры пешеходного, велосипедного передвижения и средств индивидуальной мобильности на территории городского поселения Лянтор сформирован с целью создания благоприятных условий для передвижения населения, формирования непрерывной системы пешеходного, велосипедного передвижения и средств индивидуальной мобильности движения на территории всего городского поселения Лянтор.

Данный блок включает в себя мероприятия по строительству велосипедных дорожек.

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

На расчётный срок генеральным планом городского поселения Лянтор запланировано размещение дорожек велосипедных, суммарной протяжённостью 7,35 км.

## 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 городского поселения Лянтор не предусматривается.

## Статья 26. Мероприятия по развитию сети дорог поселений

Перечень мероприятий по развитию сети дорог городского поселения Лянтор сформирован на основе генерального плана городского поселения Лянтор 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 городского поселения Лянтор 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 магистральных улиц районного значения;

мероприятия по строительству и реконструкции улиц и дорог местного значения.

Генеральным планом городского поселения Лянтор на территории городского поселения Лянтор предлагается:

реконструкция автомобильных дорог общего пользования местного значения поселения, соответствующая классу «обычная автомобильная дорога», IV категории, протяжённостью 6,32 км;

строительство автомобильных дорог общего пользования местного значения поселения, соответствующая классу «обычная автомобильная дорога», IV категории, протяжённостью 1,33 км;

строительство магистральных улиц районного значения, протяжённостью 0,62 км;

реконструкция магистральных улиц районного значения, протяжённостью 5,55 км;

строительство улиц и дорог местного значения, протяжённостью 13,99 км;

реконструкция улиц и дорог местного значения, протяжённостью 2,78 км.

Экономически наиболее эффективным и отвечающим существующим потребностям городского поселения Лянтор 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 10).

Таблица 10 - 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 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
| 1. Перечень мероприятий по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов |
| 1.1 | Разработка проектной документации | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 1.2 | Строительство автостанции | Муниципальный бюджет | объект | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 1.3 | Строительство остановочного пункта | Муниципальный бюджет | объект | - | - | 2 | 1300 | - | - | - | - | 7 | 4550 |
| 2. Перечень мероприятий по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства |
| 2.1 | Разработка проектной документации | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 5328 | - | - |
| 2.2 | Строительство станции технического обслуживания | Внебюджетные средства | объект | - | - | - | - | - | - | - | - | 8 | 88800 |
| 3. Перечень мероприятий по развитию инфраструктуры пешеходного, велосипедного передвижения и средств индивидуальной мобильности |
| 3.1 | Разработка проектной документации | - | - | - | - | - | 212,8 | - | - | - | 1315,9 | - | - |
| 3.2 | Строительство дорожки велосипедной | Муниципальный бюджет | км | - | - | 0,5 | 2389,9 | 0,74 | 3547,2 | - | - | 4,60 | 21932,4 |
| 4. Перечень мероприятий по строительству и реконструкции улично-дорожной сети |
| 4.1 | Разработка проектной документации | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 81427,3 | - | - |
| 4.2 | Реконструкция автомобильной дороги местного значения | Муниципальный бюджет | км | - | - | - | - | - | - | - | - | 6,32 | 255137.2 |
| 4.3 | Реконструкция магистральной улицы районного значения | Муниципальный бюджет | км | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 4.4 | Реконструкция улиц и дорог местного значения | Муниципальный бюджет | км | - | - | - | - | - | - | - | - | 2,78 | 192574,2 |
| 4.5 | Строительство автомобильной дороги местного значения | Муниципальный бюджет | км | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,33 | 74324,5 |
| 4.6 | Строительство магистральной улицы районного значения | Муниципальный бюджет | км | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 4.7 | Строительство улицы и дорог местного значения | Муниципальный бюджет | км | - | - | - | - | - | - | - | - | 13,99 | 705320,7 |

# 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 городского поселения Лянтор за трёхлетний период определяется среднее значение расходов бюджета на транспорт и дорожное хозяйство в расчёте на одного жителя муниципального образования. Значение данного показателя составляет 935,1 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 городского поселения Лянтор в разбивке по годам.

Таким образом, суммарный объем расходов бюджета муниципалитета на транспорт и дорожное хозяйство за период до 2040 годы составит порядка 920,2 млн рублей.

Укрупнённая оценка необходимых инвестиций с разбивкой по видам транспорта и дорожному хозяйству, целям и задачам Программы, источникам финансирования представлена ниже (Таблица 11).

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 11 – 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 развитию инфраструктуры пешеходного, велосипедного передвижения и средств индивидуальной мобильности | 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 городского поселения | - | + |  - | -  |  - |
| 3 | Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории городского 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.: | 5850 |  - | 29398,20 | 1308783,9 |
| федеральный бюджет |  - |  - | -  |  - |
| региональный бюджет | -  |  - |  - | -  |
| муниципальный бюджет | 5850 | -  | 29398,20 | 1308783,9 |
| внебюджетные источники |  - | 94128 | -  | -  |

# 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 городского поселения Лянтор, 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 городского поселения Лянтор;

развитие сети велосипедных дорожек;

повышение безопасности дорожного движения.

Основными результатами реализации Программы и характеризующими их целевыми показателями являются:

* увеличение доли жилой застройки, обеспеченной нормативной пешеходной доступностью до остановок общественного транспорта, в общей площади жилой застройки до 100 % (увеличение на 12 %);
* уменьшение ежегодного количества случаев дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими (снижение на 80 %);
* увеличение протяжённости велосипедных дорожек до 5,84 км (рост на 100 %).

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 - расчет 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 %.

 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 в комитет экономического развития администрации Сургутского района.

# 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 городского поселения Лянтор отсутствуют».