ПРИЛОЖЕНИЕ

к решению Совета депутатов

городского поселения Белоярский

от \_\_ мая 2016 года № \_\_\_

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ БЕЛОЯРСКИЙ ДО 2020 ГОДА И НА ПЕРИОД ДО 2030 ГОДА**

**ПАСПОРТ**

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского поселения Белоярский до 2020 года и на период до 2030 года |
| Основание для разработки программы | Статья 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации от 29 декабря 2004 года №190-ФЗ;  Статья 5 Федерального закона от 29 декабря 2014 года №456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» |
| Наименование заказчика и разработчиков программы, их местонахождение | Заказчик: Администрация городского поселения Белоярский, Российская Федерация, 628162, Тюменская область, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, город Белоярский, улица Центральная, дом 9.  Разработчик: ГБУ «Центр перспективных экономических исследований Академии наук Республики Татарстан», Российская Федерация, 420111, Республика Татарстан, город Казань, улица Островского д.23 |
| Цели и задачи программы | Цель программы - обеспечение сбалансированного перспективного развития транспортной инфраструктуры городского поселения Белоярский в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.  Задачи программы:  а) безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности), на территории городского поселения Белоярский;  б) доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования городского поселения Белоярский;  в) развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории городского поселения Белоярский;  г)развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в городском поселении Белоярский;  д) создание условий для управления транспортным спросом;  е) создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;  ж) создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;  з) создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения;  и)эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры. |
| Целевые показатели (индикаторы) реализации программы | Расширение улично-дорожной сети с 105,32 км до 129,59 км;  Увеличения парковочного пространства с 798 мест до 9969 мест;  Сокращение числа зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий с 175 до 150 случаев в год;  Увеличение количества светофорных объектов с 4 до 7 единиц;  Увеличение количества нанесенной разметки с 7700 м2 до 8200 м2;  Внедрение интеллектуальных транспортных систем - 1 единица:  Увеличение числа остановочных павильонов с 25 до 33 единиц;  Создание пунктов хранения велосипедов - 2 единицы;  Создание и организация -3 веломаршрутов;  Создание стоянок мест грузового транспорта - 2 комплекса стоянок грузового автотранспорта;  Увеличение числа АЗС с 2 до 3 единиц;  Строительство станций технического обслуживания -2 единицы. |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры | Мероприятия программы (инвестиционные проекты) направлены на развитие объектов транспортной инфраструктуры по направлениям:  а) мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта;  б) мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов;  в) мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства;  г) мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения;  д) мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб;  е) мероприятия по развитию сети дорог поселений, городских округов.  а) комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков;  б) мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем;  в) мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения;  г) мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности. |
| Срок и этапы реализации программы | С 2016 по 2020 годы и на период до 2030 года. Этапы:  I этап: 2016-2020гг;  II этап: 2021-2025гг;  III этап: 2026-2030гг. |
| Объемы и источники финансирования программы | Объем финансирования - 130 105,0 тысяч рублей, из них:  за счет средств бюджета Ханты-Мансийского округа – Югры – 68311,0 тысяч рублей;  за счет средств бюджета Белоярского района – 61794,0 тысяч рублей.  Объем финансирования программы будет уточняться исходя из объемов финансирования муниципальных программ. |

#### 1 Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

#### 1.1.Анализ положения Ханты-Мансийского автономного округа - Югра в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения городского поселения Белоярский в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

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

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

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

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

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

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

На территории Белоярского района представлены все виды транспорта (автомобильный, водный, трубопроводный, авиационный), за исключением железнодорожного.

В системе международных транспортных коридоров территория района находится в зоне Северного морского пути, «Север-Юг», по территории Белоярского муниципального района проходит планируемый транспортный коридор «Урал Промышленный- Урал Полярный» по которому планируется создать эффективный промышленный кластер Уральского федерального округа.

Воздушный транспорт является стратегическим в обеспечении регулярного внешнего пассажирского и грузового сообщения. В городе Белоярский функционируют аэропорт и 11 приписных площадок во всех населенных пунктах района. На территории Белоярского района из 11 населенных пунктов 5 поселений (Ванзеват, Тугияны, Пашторы, Юильск, Нумто) не имеют автомобильного сообщения с районным центром в связи с отсутствием единой сети автомобильных дорог, с сельского поселения Полноват автомобильное сообщение осуществляется лишь в зимний период по окончании строительства зимней автомобильной дороги. Данные поселения имеют авиационный и (или) речной вид сообщения.

Из города Белоярский осуществляются круглогодичные перевозки в Москву, Екатеринбург, Тюмень, Ханты-Мансийск, Сургут, Уфу и другие города России.

Базовым перевозчиком аэропорта г.Белоярский являются ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр».

Протяженность всех дорог общего пользования с капитальным типом покрытия составляет около 287,4 км. В сентябре 2013 года на территории Белоярского района введены участки автомобильной дороги «Югорск – Советский – Верхнеказымский – Надым, граница Ханты-Мансийского автономного округа – Югры». Общая протяженность четырех пусковых участков дороги - 65 км 863 метра. На территории района функционируют 2 зимние автомобильные дороги общей протяженностью более 66,0 км.

Автомобильная дорога Лыхма – граница Октябрьского района связывает район с сетью автомобильных дорог Российской Федерации.

На территории района осуществляется 1 внутригородской, 2 пригородных, 2 межмуниципальных, 5 внутрирайонных (межгородских) маршрутов.

Значительное увеличение пассажиропотока и пассажирских перевозок произойдет вследствие строительства моста через реку Обь п. Андра- пгт. Приобье в Октябрьском районе предварительной стоимостью 23 млрд. рублей, что в перспективе обеспечит прямой выход на международный транспортный коридор «Транссиб».

В 2018- 2020 годах планируется проведение проектно-изыскательских работ и подготовка проектно-сметной документации для строительства данной транспортной развязки.

Самым востребованным на сегодняшний день водным маршрутом является маршрут Андра-Приобье, который обеспечивает основной грузооборот, в том числе обеспечение промышленными и продовольственными товарами торговую сеть городского поселения Белоярский. Ежегодно на этом направлении увеличивается и пассажирооборот.

На водных путях Белоярского района функционирует 1 регулярный маршрут Белоярский – Ванзеват - Белоярский протяженностью 312 км.

Важнейшее значение для развития района имеет магистральный трубопроводный транспорт. На территории района функционируют структурные подразделения предприятия ООО «Газпром трансгаз Югорск», осуществляющего транспортировку природного газа Ямало-Ненецкого автономного округа в европейскую часть России, а также странам ближнего и дальнего зарубежья.

Освоение Бованенковского месторождения, проект строительства Ново-Уренгойского газохимического комбината, реализация проектов ОАО «Новатэк» по производству сжиженного природного газа требуют значительного улучшения транспортной инфраструктуры региона в зоне тяготения транспортных потоков.

Система магистрального многониточного газопровода высокого давления (7,5 МПа) включает 19 ниток газопроводов: «Надым-Пунга» (7 ниток), «Уренгой-Петровск» (2 нитки), «СРТО-Урал», «Ямбург-Поволжье», «Ямбург-Тула» (2 нитки), «Ямбург-Западная граница», «Ямбург-Елец» (2 нитки) и «Уренгой-Центр» (2 нитки), «Уренгой-Ужгород». Суммарная мощность системы газопроводов – более 170 млрд м3 в год.

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

- организации круглогодичного автомобильного сообщения;

- строительства моста через реку Обь п. Андра- пгт. Приобье, который обеспечит транспортную связь Ямало-Ненецкого автономного округа с административными центрами Ханты-Мансийского автономного округа – Югры, югом Тюменской области и промышленными и производственными центрами Урала;

- улучшения инвестиционного климата в транспортной инфраструктуре, путем использования механизмов государственно-частного партнёрства;

- развития внутрирайонной транспортной инфраструктуры.

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

1. Строительство мостового перехода через реку Обь в Октябрьском районе. Строительство мостового перехода через реку Обь позволит связать сеть автомобильных дорог Белоярского района с другими территориями Ханты-Мансийского автономного округа - Югры и организовать транспортный коридор по направлению Югорск – Советский – Верхнеказымский – Надым, а значит и с сетью автомобильных дорог Российской Федерации в целом, что позволит снять проблему отсутствия наземного сообщения;
2. Строительство автодорожного маршрута «Тюмень - Новый Уренгой - Надым – Салехард»[[1]](#footnote-1), участков магистральной дороги «Тюмень - Урай - Советский - Нягань - Белоярский – Надым», автомобильной дороги «Югорск - Советский - Верхний Казым (до границы Ямало-Ненецкого автономного округа) на участке «Андра - Верхний Казым – Надым»»;
3. Организация транспортного обслуживания населения Белоярского района.

С целью улучшения ситуации предлагается увеличить парк транспортных средств и интенсивность перевозок, а также произвести обустройство остановочных павильонов;

1. Развитие и совершенствование сети автомобильных дорог Белоярского района;
2. Строительство сети АЗС на территории района для обеспечения трассы Югорск – Советский – Верхнеказымский – Надым[[2]](#footnote-2).

#### 1.2 Социально-экономическая характеристика городского поселения Белоярский, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

Территория городского поселения Белоярский (далее- гп. Белоярский) по физико-географическому районированию относится к Западно - Сибирской равнине. По характеру поверхности Западно - Сибирская равнина представляет собой молодую платформу, где происходило мощное накопление морских и континентальных осадков (от 500 до 3000 м). Преобладают отложения ледникового, ледниково-озерного, озерного и озерно-речного происхождения.

Территория города Белоярский расположена на левобережной надпойменной террасе реки Казым.[[3]](#footnote-3)

Основу экономики гп. Белоярский составляют следующие отрасли: добыча полезных ископаемых, /газа и воды и обрабатывающие производства.

Сферу добычи полезных ископаемых представляют предприятия нефтедобывающей отрасли (ТПП «РИТЭКБелоярскнефть» АО «РИТЭК») и отрасль добычи песка и глины (УМП «Управление производственно-технической комплектации»).

Сфера обрабатывающего производства городского поселения Белоярский представлена предприятиями по производству пищевых продуктов (ООО «СП «Белоярское», УМП «Городской центр торговли», филиал «Белоярскгазторг» ООО «Запсибгазторг»), производством прочих неметаллических продуктов (УМП «Управление производственно – технической комплектации», ИП Курзанова С.А., ООО Строительный холдинг «СеверСтройИнвест»), полиграфической деятельностью (АУ Белоярского района «Белоярский информационный центр «Квадрат»).

По состоянию на 1 января 2016 год численность городского поселения Белоярский составляет 20277 человек. Динамика численности населения отражена в таблице ниже.

Таблица 1 – Среднегодовая численность поселения по годам

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Год** | **Численность, человек** | **Динамика, человек** |
| 2010 | 20298 | - |
| 2011 | 20274 | -24 |
| 2012 | 20206 | -68 |
| 2013 | 20214 | 8 |
| 2014 | 20241 | 27 |
| 2015 | 20277 | 36 |

Рисунок 1 - Динамика численности населения поселения за 2010-2015 гг.

Анализ демографических параметров осуществляется на основе распределения численности населения по возрастным контингентам относительно способности к труду. Процентное соотношение возрастных контингентов представлено на Рисунке 2.

Рисунок 2 – Возрастной состав поселения

По данным диаграммы видно, что доля трудоспособного населения преобладает над остальными группами (64,4%), а процентное значение количества лиц пенсионного возраста на 8,4% меньше значения численности населения моложе трудоспособного возраста.

Таким образом, структура населения относится к прогрессивному типу, что обеспечивает возможность численного роста населения. Согласно проектным данным, отраженным в Схеме территориального планирования Белоярского района предполагаемая численность населения городского поселения Белоярский к 2035 году составит 22 600 человек.

Обеспеченность объектами транспортной инфраструктуры предполагает реализацию ряда мероприятий, предусмотренных в муниципальных программах района, а также в схеме территориального планирования Белоярского района. Схема территориального планирования городского поселения Белоярский разработана на расчетный срок до 2032 года. Последовательность выполнения мероприятий по территориальному планированию, их сроки, определяются органами местного самоуправления района исходя из складывающейся социально-экономической обстановки в районе, финансовых возможностей местного бюджета, сроков и этапов реализации соответствующих государственных программ Ханты-Мансийского округа-Югры в части, затрагивающей территорию района, приоритетных национальных проектов, муниципальных программ Белоярского района.

В соответствии с Положением о территориальном планировании городского поселения Белоярский предусматривается строительство улично-дорожной сети: магистральная улица общегородского значения с шириной дорожного полотна 14 м (четыре полосы движения по 3,5 м), магистральные улицы районного значения с шириной дорожного полотна 8 м (две полосы движения по 4 м), улицы и дороги местного значения 6 м (две полосы движения по 3 м).

Принятые генеральным планом проектные решения необходимо применить в рабочем проектировании с учетом возможного уточнения параметров и характеристик проектируемого объекта транспортной инфраструктуры»[[4]](#footnote-4).

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

#### 1.3.1. Пассажирские перевозки автомобильным транспортом

Городское поселение Белоярский является узловым (хабовым) населенным пунктом, в котором сосредоточены перевозки и осуществляется связь мультимодальными видами транспорта с поселениями Белоярского района, с соседними Ямало-Ненецким округом, Октябрьским районом ХМАО.

Автомобильный транспорт г.Белоярского представлен деятельностью 4 индивидуальных перевозчиков и ООО «Белоярскавтотранс» с общим количеством подвижного состава 28 единиц. Перевозки осуществляются по 9 муниципальным маршрутам (1 городской и 2 пригородных, 6 междугородних). Общая протяженность маршрутной сети составляет 676 км. Охват населенных пунктов регулярным автобусным сообщением составляет 50%. Данные поселения имеют авиационный и (или) речной вид сообщения.

Таблица 2 - Показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок

| **Показатель** | **Ед.измерения** | **2013** | **2014** | **2015** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|
|  |
| Количество муниципальных маршрутов | ед. | 9 | 9 | 9 |
| -городских | ед. | 1 | 1 | 1 |
| -пригородных | ед. | 2 | 2 | 2 |
| -междугородние | ед. | 6 | 6 | 6 |
| Протяженность муниципальных маршрутов | км | 676 | 676 | 676 |
| -городских | км | 31 | 31 | 31 |
| -пригородных | км | 676 | 676 | 676 |
| -междугородних | км | 676 | 676 | 676 |
| Охват населенных пунктов регулярным автобусным сообщением | % | 50 | 50 | 50 |
| Количество выполненных рейсов по маршрутам | ед. | 10 349 | 8472 | 7859 |
| Количество перевезенных пассажиров | чел. | 137 803 | 135 299 | 136 065 |
| Объем субсидий | млн.руб. | 18,641 | 16,735 | 17,352 |
| Пассажирооборот | млн. пкм | 93,15 | 91,46 | 91,97 |

На муниципальной маршрутной сети города 1 пассажирская станция на 60 посадочных мест, 25 остановочных пунктов в городском поселении Белоярский. Количество отправленных пассажиров за 2015 год составляет не менее 136 065 человек.

Ключевой проблемой является обеспечение безубыточной работы предприятий транспортной отрасли в городе Белоярский, низкая загрузка автобусов (средний процент не превышает 45%).

Кроме того существенный вклад в незначительные показатели загрузки автобусов вносят неэффективные вахтовые перевозки на территории города, по итогам замеров интенсивности движения зафиксированы случаи, когда вахтовые автобусы большой вместимости осуществляют индивидуальные перевозки 5-7 человек.

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

-оптимизация транспортной сети, расширение географии маршрутов;

-повышение качества обслуживания населения (внедрение информационных технологий в автомобильном транспорте (АСУ-Т, мобильное приложение, электронное табло), обновление парка подвижного состава, в том числе с приобретением транспортных средств с улучшенными экологическими характеристиками, обеспечение доступности транспортных услуг для маломобильных групп населения, обустройство остановочных пунктов).

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

#### 1.3.2. Пассажирские перевозки внутренним водным транспортом

Перевозки пассажиров внутренним водным транспортом имеют для Белоярского района высокую социальную значимость. В навигационный период обеспечивается транспортная доступность для 4 населенных пунктов с общей численностью населения 21,652 тыс. человек.

Протяженность внутреннего водного маршрута на территории Белоярского района составляет 156 км., в том числе по р.Казым – 78 км, по р. Горная Обь (до п. Ванзеват) – 78 км. Продолжительность навигации пассажирского флота в среднем составляет 145 суток.

На водных путях функционирует 1 регулярный внутренний маршрут Белоярский – Ванзеват - Белоярский протяженностью 312 км. По маршруту расположено 3 остановочных пункта. Перевозка пассажиров осуществляется теплоходом типа Марс-2000. За навигацию 2015 года по указанному маршруту выполнено 90 рейсов, перевезено 1299 человек, пассажирооборот составил 176376 пассажиро-километров.

Кроме того, в навигационный период функционирует 1 межмуниципальный маршрут Белоярский – Приобье в состав которого входят 3 остановочных пункта на территории Белоярского района: речной порт г. Белоярский и с. Полноват, с.Тугияны. Перевозки осуществляются теплоходом типа «Заря» вместимостью 53 человека.

Таблица 3 - Показатели деятельности внутреннего водного транспорта

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показатель** | **Единицы измерения** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** |
|
| Количество маршрутов | ед. | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Протяженность | км | 312 | 312 | 312 | 312 |
| Количество выполненных рейсов | ед. | 97 | 84 | 92 | 90 |
| Количество перевезенных пассажиров | чел. | 507 | 436 | 758 | 1299 |
| Объем субсидий | млн. руб. | 2,9 | 2,33 | 3,03 | 2,78 |
| Пассажирооборот | пасс-км | 158 184 | 136 032 | 236 496 | 176 376 |
| Продолжительность навигации | суток | 145 | 145 | 145 | 145 |

На территории Белоярского района большое распространение получило развитие маломерного флота, зарегистрировано более 1,5 тысяч маломерных судов.

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

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

1) расширение транспортных возможностей для населения, создание условий для обновления флота, в том числе для обеспечения возможности круглогодичной навигации (приобретение судов на воздушной подушке).

2) модернизация инфраструктуры внутреннего водного транспорта (модернизация пристаней, установка понтонных причалов и тд.);

3) развитие туристско-экскурсионных маршрутов;

4) развитие инфраструктуры для частных маломерных судов (строительство эллингов).

#### 1.3.3. Перевозки воздушным транспортом

Для Белоярского района авиация является единственным круглогодичным видом транспорта и в аэропорту гп. Белоярский выполняется самое большое количество внутрирегиональных рейсов Ханты-Мансийского автономного округа-Югры.

По объемам перевозки пассажиров ОАО «Аэропорт Белоярский» занимает 5-ое место в округе.

Услугами аэропорта Белоярский в 2014 году воспользовалось 27 авиакомпаний. Из них регулярные рейсы выполняли 5 авиакомпаний:

- ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр» – 448 рейсов (в г.Тюмень, г.Ханты-Мансийск, г.Екатеринбург, г.Сургут, г.Нягань, п.Березово);

- ООО «ЮТэйр-Экспресс» – 470 рейсов (на г.г.Тюмень, Ханты-Мансийск, г.Екатеринбург, г.Сургут, г.Советский, г.Нягань, п.Березово);

- ОАО «ЮТэйр-Вертолетные услуги» – 176 рейсов (в п.Березово, п.Полноват, с.Ванзеват, д.Юильск, д.Нумто, п.Сосновка);

- ООО «Авиапредприятие «Газпромавиа» – 95 рейсов (в г.Москву);

- ОАО АТК «Ямал» – 20 рейсов (в г.Уфу, г.Москву).

Таблица 4 - Показатели деятельности ОАО «Аэропорт «Белоярский»

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показатели** | **Ед. изм.** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** |
| Всего вылетов, в т.ч. | выл. | 3586 | 3251 | 2771 | 2265 | 1967 |
| Суммарная взлетная масса ВС | тонн | 48087 | 46979 | 41249 | 34052 | 30047 |
| Количество обслуженных пассажиров, всего  в т.ч. | чел. | 98820 | 99141 | 98081 | 85422 | 79384 |
| отправленных | чел. | 48056 | 48379 | 47669 | 41811 | 38193 |
| принятых | чел. | 46418 | 45927 | 44353 | 39846 | 37922 |
| транзитных | чел. | 4346 | 4835 | 6059 | 3765 | 3269 |
| Обработано груза | тонн | 576 | 547 | 468 | 350 | 250 |

Рисунок 3 - Динамика самолето-вылетов

Рисунок 4 – Динамика пассажиропотока

Снижение пассажиропотока происходит вследствие уменьшения количества взлет-посадок воздушных судов, так и из-за того, что всё больше жителей города и района выезжают за пределы территории Белоярского района на личном транспорте и пользуются пассажирскими перевозками посредством автобусного транспорта.

Объемы обработанных грузов в аэропорту Белоярский ежегодно снижаются, что объясняется уменьшением объемов вертолетных работ по заявкам организаций.

Внутрирайонные перевозки.

Перевозка пассажиров и багажа в населенные пункты Белоярского района, не имеющие круглогодичного автомобильного сообщения, а так же в периоды «осенней, весенней распутицы» осуществляется авиатранспортом. Авиакомпании на внутрирайонных перевозках эксплуатируют воздушные суда типа МИ-8Т.

Функционируют 4 маршрута: 941/942 «Белоярский - Полноват - Березово - Полноват – Белоярский», 943/944 «Белоярский - Сосновка –Белоярский», 945/946 «Белоярский - Полноват - Тугияны - Пашторы - Полноват - Ванзеват - Полноват – Белоярский», 947/948 «Белоярский - Юильск - Нумто - Юильск - Казым – Белоярский»

Таблица 5 - Показатели внутрирайонных перевозок воздушным транспортом

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **Ед. изм.** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** |
| Количество перевезенных пассажиров, в том числе: | чел. | 4879 | 4545 | 4096 | 3932 |
| Маршрут 941/942 | чел | 1032 | 957 | 1119 | 976 |
| Маршрут 943/944 | чел | 407 | 238 | 43 | 70 |
| Маршрут 945/946 | чел | 2054 | 1975 | 1625 | 1629 |
| Маршрут 947/948 | чел | 1386 | 1375 | 1309 | 1257 |

Инфраструктура воздушного транспорта.

Аэропорт города Белоярский реконструирован и оснащен современным оборудованием.

В 2015 году аэропорт прошел очередную сертификацию на соответствие нормам годности аэродрома (один раз в 5 лет), подана заявка в Росавиацию. Произведено обучение и повышение квалификации специалистов. Произведен ремонт взлетно-посадочной полосы (частичная замена аэродромных плит и заливка 5000 п.м швов).

В 2015 году в рамках выполнения Федеральной целевой программы «Модернизация Единой системы организации воздушного движения РФ» Белоярский аэродром оснащен аэродромным радиолокационным комплексом АОРЛ-1АС.

В июне 2015г. на аэродроме городского поселения Белоярский обновлено метеорологическое оборудование, а именно – замена устаревшей системы наблюдения за фактической погодой КРАМС-4 на автоматизированную метеорологическую информационную систему «АМИС-РФ».

В отчетном году была произведена замена светосигнального оборудования «Светлячок», получено свидетельство годности до 2020 года. Завершено строительство периметрового ограждения аэродрома, которое было начато в 2005 году.

Получены допуски для приема аэропортом Белоярский новых типов ВС (Сухой Суперджет-100, Боинг 737-500). На летний период 2015г. на данных типах ВС выполнены рейсы в г. Москву, г. Краснодар.

В 2014 году был привлечен новый авиаперевозчик – авиакомпания «Ямал», которая выполняла рейсы по новому регулярному направлению – Белоярский-Уфа, а в 2015 году были выполнены рейсы в г. Москву (аэропорт Домодедово-Белоярский).

Предлагаемые направления на долгосрочную перспективу:

1. необходимо расширять ряд принимаемых новых типов воздушных судов для привлечения авиакомпаний и развития маршрутной сети аэропорта г. Белоярский;
2. модернизация аэродрома: провести реконструкцию ВПП, перрона и рулежных дорожек посредством включения в адресную федеральную целевую программу;
3. для обеспечения транспортной доступности населенных пунктов, не имеющих сообщения альтернативными видами транспорта, необходимо обеспечить сохранение существующих параметров внутрирайонной маршрутной сети;
4. проведение работ по поддержанию эксплуатационных характеристик посадочных площадок городского поселения Белоярский.

#### 1.3.4. Грузовые перевозки автомобильным транспортом

На территории городского поселения Белоярского сформирован каркас предприятий транспортного комплекса, осуществляющих перевозки различными видами транспорта.

Помимо коммерческих перевозок осуществляются перевозки предприятиями района.

Планомерная работа по расширению зарегистрированных грузовых перевозчиков в гп. Белоярский, перспектива расширения интенсивности дорожного движения в совокупности со строительством мостового перехода в Октябрьском районе требуют значительного увеличения числа парковочных мест, развития сервисной инфраструктуры (придорожных пунктов обслуживания- сервисов, кафе), развитие сети станций техобслуживания, развитие мест стоянок грузового транспорта, а соответственно и развития рынка гостинично-туристических услуг.

Таблица 6 - Аналитическая информация по грузовым автомобильным перевозкам по г. Белоярскому

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **Ед. изм.** | **2014** |
| Перевезено грузов | тыс. тонн | 364,4 |
| Грузооборот | тыс. км | 16 970,3 |
| Средняя дальность перевозки 1 тонны груза | км | 46,6 |

#### 1.4. Характеристика сети дорог городского поселения Белоярский, параметры дорожного движения.

Городское поселение Белоярский является крупнейшей точкой Белоярского района, где интегрируются все автомобильные дороги и происходит максимальное формирование интенсивности дорожного движения, транспортных потоков, точкой генерации грузопотоков.

Рассмотрим ключевые показатели дорожной сети района.

Таблица 7 – Основные характеристики протяженность дорог Белоярского района

| **№п/п** | **Показатели** | **Ед изм** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|
|  |
|
| 1 | Протяженность автомобильных дорог общего пользования на конец года, в том числе: | км | 278,35 | 581,15 | 581,15 | 581,15 | 548,68 | 563,5 |
| - | Федерального значения | км | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| - | Регионального и межмуниципального значения | км | 83,7 | 123,9 | 123,9 | 123,9 | 151,2 | 151,3 |
| - | Местного значения (город и сельские поселения) | км | 67,1 | 182,7 | 182,7 | 182,7 | 184,5 | 184,5 |
| - | Зимние а/д | км | 127,6 | 127,6 | 127,6 | 127,6 | 66 | 66 |
| - | Ведомственные а/д | км |  | 147 | 147 | 147 | 147 | 147 |

**Улично-дорожная сеть городского поселения Белоярский**

Улично-дорожная сеть представлена дорогами разного уровня. Центральные улицы имеют достаточную ширину, хорошее покрытие, выложенную плиткой пешеходную часть тротуаров. В отдаленных от центра районах проездов недостаточно, и они не благоустроенны.

Существующая сеть улиц и дорог поселения связывает между собой центр и все жилые и промышленные районы города. Основными, по которым осуществляются основные транспортные связи, являются ул.Центральная и ул.Объездная.

Главная улица города Белоярский – Центральная, проходит через весь город с севера на юг и связывает его с аэропортом. Улица Центральная является магистральной улицей общегородского движения с регулируемым движением, с шириной проезжей части 8 м и имеет две полосы движения, что не отвечает нормам данной категории дороги.

Вторая по значимости улица города - Объездная, также относится к магистральным улицам регулируемого движения и осуществляет функцию грузовой магистрали, имеет ширину проезжей части 8 м.

К магистральным улицам районного значения относятся улицы Молодости, Барсукова, Лысюка, Южная, Набережная, Геологов, Боковая. Эти улицы связывают жилые районы с Центральной улицей и осуществляют транспортные и пешеходные связи между собой.

В городском поселении Белоярский существует сеть пассажирского транспорта. Автобусные маршруты связывают жилые районы с общественным и административным центром города. Автобусное движение осуществляется по улицам Набережной, Центральной, Молодости, Объездной, но по проведенным исследованиям пассажирский транспорт используется не эффективно из-за высокого уровня автомобилизации, малой загруженности городского транспорта. Наличие остановочных пунктов для данного движения достаточно.

В городском поселении Белоярский уровень автомобилизации составляет (по данным 2015) – 537 автомобиля на 1000 жителей[[5]](#footnote-5), что требует организацию мест хранения личного транспорта, устройство парковок и организацию дорожного движения, пешеходного движения и устройства дополнительных светофорных объектов.

Для сравнения в 2006 году было 237 автомобилей на 1000 жителей.

То есть за период 10 лет произошел рост темпа автомобилизации в 2,26 раза.

Пешеходное движение регулируется светофорами и разметкой. Подземных и надземных переходов нет.

В целом необходимо отметить, что в городе есть устойчивые маршруты для пешеходного движения по ул. Центральной, ул. Молодости, ул. Геологов в точках притяжения социальных и культурных объектов таких как Дворец спорта, ДК Камертон, культурный центр Нуви-Ат, отделение Сбербанка России и других.

Основными недостатками улично-дорожной сети города, являются несоответствие геометрических параметров улиц их нормативным показателям, недостаточная организация движения, нехватка светофорных объектов, недостаточное отделение пешеходного движения от проезжей части, особенно на дорогах местного значения.

Согласно Постановлению Администрации Белоярского района № 841 от 09 июня 2011 года установлен перечень автомобильных дорог общего пользования городского поселения Белоярский, в отношении которых администрация Белоярского района осуществляет дорожную деятельность. Данный перечень с указанием протяженности, категории дороги и материалу покрытия приведен в таблице 8.

Таблица 8 - Перечень автомобильных дорог общего пользования городского поселения Белоярский, в отношении которых администрация Белоярского района осуществляет дорожную деятельность

| **№ п/п** | **Наименование** | **Протяженность, км** | **Тип покрытия** |
| --- | --- | --- | --- |
| 1.1 | улица Барсукова | 0,340 | Асфальт |
| 1.2 | улица Боковая | 0,900 | Асфальт |
| 1.3 | улица Южная | 0,760 | Асфальт |
| 1.4 | улица Геологов | 0,530 | Асфальт |
| 1.5 | улица Лысюка | 0,708 | Асфальт |
| 1.6 | Улица Молодости | 0,820 | Асфальт |
| 1.7 | улица Набережная | 0,840 | Асфальт |
| 1.8 | улица Ратькова | 3,590 | Асфальт |
| 1.9 | улица Спортивная | 0,353 | Асфальт |
| 1.10 | улица Средняя | 0,600 | Асфальт |
| 1.11 | улица Строителей | 0,435 | Асфальт |
| 1.12 | улица Сухарева | 1,020 | Щебень |
| 1.13 | улица Таежная | 0,283 | Асфальт |
| 1.14 | улица Центральная | 2,340 | Асфальт |
| 1.15 | улица СМУ-25 | 0,600 | Цементобетон |
| 1.16 | улица Водозаборная | 0,900 | Асфальт |
| 1.17 | улица Лесная | 0,540 | Грунт |
| 1.18 | улица Приозерная | 0,300 | Грунт |
| 1.19 | улица Школьная | 0,300 | Цементобетон |
| 1.20 | объездная автомобильная дорога | 4,542 | Асфальт |
| 1.21 | подъездная автомобильная дорога | 6,300 | Асфальт |
| 1.22 | переулок Северный | 0,240 | Асфальт |
| 1.23 | переулок Спортивный | 0,120 | Асфальт |
| 1.24 | проезд в 6 микрорайон | 0,420 | Асфальт |
| 1.25 | проезд в 4 микрорайон | 0,480 | Асфальт |
| 1.26 | проезд в микрорайоне Мирный | 0,360 | Асфальт |
| 1.27 | проезд «А,Б,В,» | 0,540 | Асфальт |
| 1.28 | проезд СМУ-5 | 0,300 | Асфальт |
| 1.29 | проезд «Олимп» | 0,300 | Асфальт |
| 1.30 | проезд Больничный | 0,450 | Асфальт |
| 1.31 | проезд 6 микрорайона | 5,040 | Щебень |
| 1.32 | проезд 5 микрорайона | 3,840 | Щебень |
| 1.33 | проезд Спецгородок | 4,160 | Грунт |
| 1.34 | проезд микрорайона СУ-966 | 4,280 | Щебень |
| 1.35 | проезд СОТ «Корешок» | 11,120 | Грунт |
| 1.36 | проезд СОТ «Кислор» | 22,760 | Грунт |
| 1.37 | проезд СОТ «Сосновый бор» | 1,490 | Грунт |
| 1.38 | подъезд к СОТ «Сосновый бор» | 2,130 | Грунт |
| 1.39 | подъезд к причалу БНГРЭ | 0,960 | Щебень |
| 1.40 | подъезд к зимней автомобильной дороге | 2,400 | Цементобетон |
| 1.41 | подъезд к аэропорт «Белоярский» | 1,080 | Асфальт |
| 1.42 | подъезд к СУ-8 | 1,800 | Щебень |
| 1.43 | подъезд к причалу СУ-926 | 2,520 | Асфальт |
| 1.44 | подъезд к ВОС | 1,020 | Цементобетон |
| 1.45 | подъезд к городскому кладбищу | 0,360 | Асфальт |
| 1.46 | подъезд к ООО «Монолит» | 0,360 | Щебень |
| 1.47 | проезд 5А микрорайона | 3,200 | Грунт |
| 1.48 | проезд 3А микрорайона | 2,800 | Грунт |
| 1.49 | проезд микрорайон Геолог | 2,000 | Грунт |

Согласно таблицы 8, общая протяженность улично-дорожной сети городского поселения Белоярский составляет 105,324 км. Соотношение дорог по типам покрытия приведено в таблице 9.

Таблица 9 - Основные характеристики улично-дорожной сети

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **Единицы измерения** | **Количество** | **%** |
| Протяженность улично-дорожной сети с асфальтовым покрытием проезжих частей | км | 33,204 | 32 |
| Протяженность улично-дорожной сети с цементобетонным покрытием проезжих частей | км | 4,320 | 4 |
| Протяженность улично-дорожной сети с щебеночным покрытием проезжих частей | км | 17,300 | 16 |
| Протяженность улично-дорожной сети с грунтовым покрытием проезжих частей | км | 50,500 | 48 |

Генеральным планом городского поселения Белоярский определен основной транспортный каркас города, в котором учтены только ключевые улицы и дороги, подъезды к основным объектам городской инфраструктуры.

В соответствии с ВСН 42-87 «Инструкция по проведению экономических изысканий для проектирования автомобильных дорог» были проведены выборочные экономические исследования интенсивности дорожного движения.

Учет интенсивности дорожного движения в городском поселении Белоярский проводился в весеннее время (март 2016 года). Замеры проводились в контрольных пунктах в пиковый период, выявленный по результатам предыдущих обследований, с 17: 00 до 18: 00 в рабочий день и с 9.00 до 10.00 при погодных условиях до -15 градусов.

Замеры фиксировались на видеокамеру для научного подтверждения представленных потоков.

Замеры проводились на четырех контрольных пунктах:

- пересечение улиц «Центральная» и «Молодости»;

- перекресток - пересечение улиц «Центральная» и «Ратькова»;

- пересечение улиц «Таёжная» и «Геологов»;

- пересечение улиц Боковая и Молодости.

Замеры интенсивности осуществлялись в течение часа в пиковые периоды. Данные замеров заносились в карту учета интенсивности. Полученные данные интенсивности движения в соответствии с ВСН 42-87 переводились к приведенным показателям.

Состав транспортных потоков определялся по 5 группам учета транспортных средств. Группы учета, выделяемые в составе общего транспортного потока, имеют следующие признаки:

1. Легковые пассажирские ТС, в которых находятся один водитель или с пассажирами (такси, служебный транспорт, частные легковые автомобили).

Данные по этой группе учета необходимы для экономических обоснований мероприятий на улично-дорожной сети (например, строительство дополнительных полос движения, выделение отдельных полос движения для общественного транспорта, устройство реверсивных полос движения и т.д.).

2. Микроавтобусы

3. Автобусы

4. Грузовые газели и проч.

5. Грузовые автомобили. Грузовые автомобили - все автомобили, используемые для перевозки грузов, независимо от грузоподъемности, а также независимо от того, порожние они или груженые.

Состав транспортного потока влияет на загрузку дорог, что объясняется прежде всего существенной разницей в габаритных размерах автомобилей. Если длина отечественных легковых автомобилей массового производства составляет 4-5м, грузовых 6-8, то длина автобусов достигает 11, а автопоездов 24 м. Сочлененный автобус Икарус имеет длину 16,5 м. Однако разница в габаритных размерах не является единственной причиной необходимости специального учета состава потока при анализе интенсивности движения.

1. Участок пересечение улиц Центральная и Молодости

Так как улица Центральная является основной дорогой, проходящей по территории всего населенного пункта, замеры были произведены, в первую очередь на ее перекрестках.

Таблица 10- Замеры интенсивности на пересечении улиц Центральная и Молодости. Утро.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Направление** | **Легковой автомобиль** | **Микроавтобус** | **Автобус** | **Грузовые газели и прочие** | **Грузовой автомобиль** | **ИТОГО** |
| а → а (разворот) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| а → б | 51 | 0 | 1 | 1 | 1 | 54 |
| а → в | 115 | 7 | 17 | 6 | 1 | 146 |
| а → г | 9 | 1 | 0 | 0 | 0 | 10 |
| б → б (разворот) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| б → а | 60 | 1 | 0 | 0 | 0 | 61 |
| б → в | 43 | 1 | 0 | 0 | 0 | 44 |
| б → г | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| в → в (разворот) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| в → а | 89 | 1 | 1 | 2 | 0 | 93 |
| в → б | 20 | 4 | 3 | 6 | 0 | 33 |
| в → г | 88 | 0 | 0 | 4 | 0 | 92 |
| г → г  (разворот) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| г → а | 20 | 0 | 1 | 0 | 0 | 21 |
| г → б | 48 | 0 | 1 | 0 | 2 | 51 |
| г → в | 200 | 7 | 3 | 7 | 0 | 217 |
| **Итого** | | | | | | **823** |

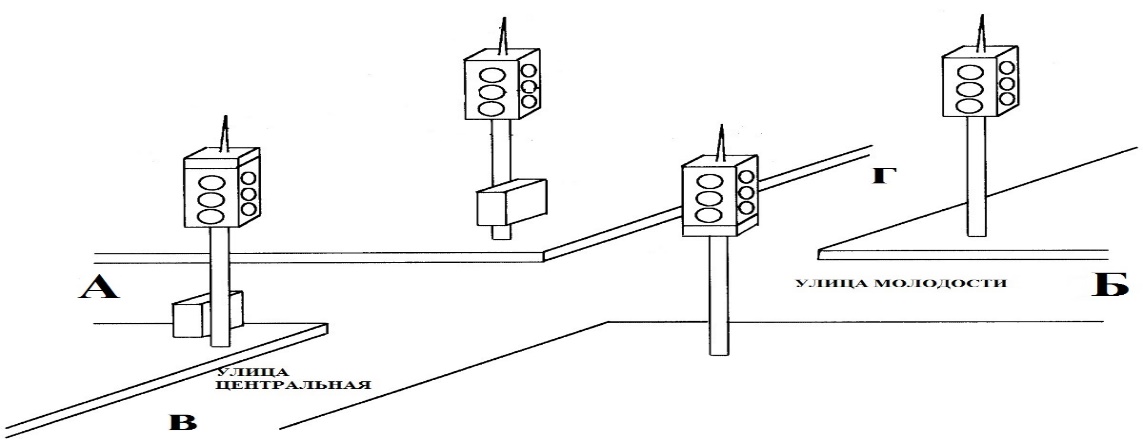


Рисунок 5 – Схема пересечении улиц Центральная и Молодости

Состав транспортного потока характеризуется соотношением в нем транспортных средств различного рода. Состав транспортного потока оказывает значительное влияние на все параметры, характеризующие дорожное движение.

На основе полученных замеров можно сделать вывод, что из транспортного потока, отмеченного на данном перекрёстке 90,4% (744 единиц) составляли легковые пассажирские транспортные средства, затем в порядке убывания: автобусы 3,3% (27 единиц), грузовые газели 3,1% (26 единиц), микроавтобусы 2,7% (22 единицы) и грузовые автомобили 0,5% (4 единицы), остальные рассматриваемые группы автотранспортных средств отсутствовали.

Плотность потока была незначительной, в рассматриваемый период заторов выявлено не было.

На данном участке также проводились замеры в вечернее время, в самый пиковый час, когда дорога максимально загружена.

Таблица 11 - Замеры интенсивности на пересечении улиц Центральная и «Молодости. Вечер.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Направление** | **Легковой автомобиль** | **Микроавтобус** | **Автобус** | **Грузовые газели и прочие** | **Грузовой автомобиль** | **ИТОГО** |
| а → а (разворот) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| а → б | 45 | 0 | 0 | 0 | 1 | 46 |
| а → в | 18 | 0 | 0 | 0 | 0 | 18 |
| а → г | 73 | 0 | 0 | 0 | 1 | 74 |
| б → б (разворот) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| б → а | 57 | 0 | 1 | 0 | 0 | 58 |
| б → в | 116 | 1 | 14 | 1 | 3 | 134 |
| б → г | 39 | 0 | 0 | 1 | 0 | 40 |
| в → в (разворот) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| в → а | 56 | 1 | 17 | 3 | 6 | 83 |
| в → б | 128 | 1 | 0 | 3 | 3 | 135 |
| в → г | 157 | 1 | 0 | 6 | 1 | 165 |
| г → г (разворот) | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| г → а | 58 | 0 | 2 | 1 | 0 | 61 |
| г → б | 42 | 0 | 0 | 0 | 0 | 42 |
| г → в | 165 | 3 | 4 | 4 | 0 | 176 |
| **Итого** | | | | | | **1033** |

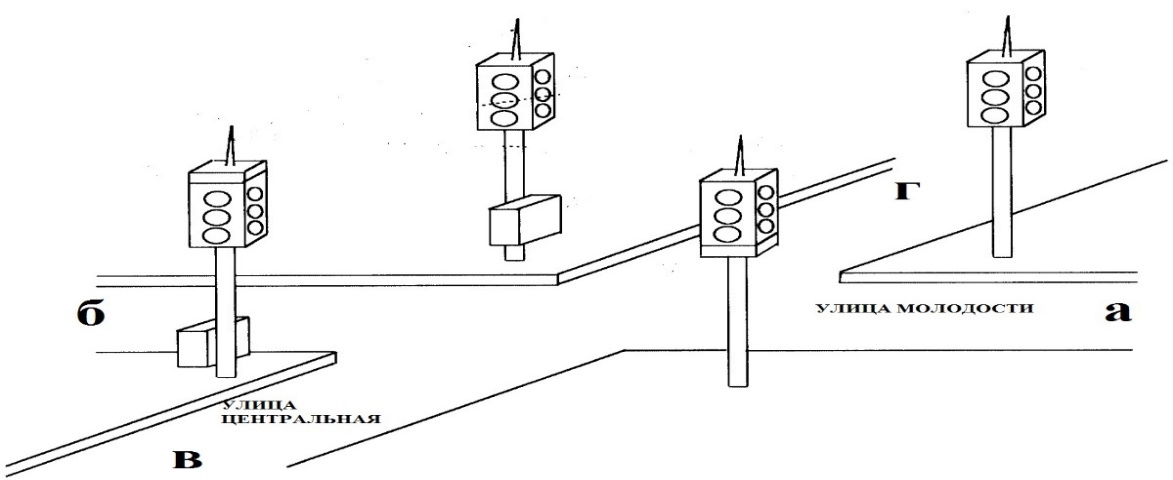


Рисунок 6 – Схема пересечении улиц Центральная и Молодости

Плотность потока возросла, количество автомобилей увеличилось на 25,5 % в рассматриваемый период скорость движения транспортных средств была ниже, чем утром.

На основе полученных замеров можно сделать вывод, что из транспортного потока, отмеченного на данном перекрёстке в указанное время 92,4% (955 единиц) составляли легковые пассажирские транспортные средства, затем в порядке убывания: автобусы 3,7% (38 единиц), грузовые газели 1,8% (19 единиц), грузовые автомобили 1,5% (15 единицы) микроавтобусы 0,8% (7 единицы).

Таким образом, интенсивность движения усиливается в вечернее время суток, основными транспортными средствами, проезжающими на данном перекрестке, являются легковые автомобили, процент грузовых автомобилей незначителен.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Направление** | **Легковой автомобиль** | **Микроавтобус** | **Автобус** | **Грузовые газели и проч.** | **Грузовой автомобиль** | **ИТОГО** |
| а → а (разворот) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| а → б | 64 | 2 | 7 | 6 | 5 | 84 |
| а → в | 14 | 1 | 0 | 0 | 15 | 30 |
| а → г | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| б → б (разворот) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| б → а | 84 | 3 | 15 | 4 | 12 | 118 |
| б → в | 76 | 5 | 4 | 1 | 8 | 94 |
| б → г | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| в → в (разворот) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| в → а | 6 | 1 | 0 | 2 | 3 | 12 |
| в → б | 26 | 4 | 1 | 8 | 5 | 44 |
| в → г | 6 | 1 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| г → г (разворот) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| г → а | 32 | 0 | 0 | 2 | 0 | 34 |
| г → б | 8 | 0 | 0 | 0 | 1 | 9 |
| г → в | 56 | 2 | 0 | 3 | 0 | 61 |
| **Итого** | | | | | | **502** |

Данный рассматриваемый перекресток является самым загруженным в улично-дорожной сети городского поселения Белоярский, помимо замеров на данном объекте были проведены еще несколько замеров на территории населенного пункта.

1. Участок пересечения улиц Центральная и Ратькова

Таблица 12 - Замеры интенсивности на пересечении улиц Центральная и Ратькова Утро.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Направление** | **Легковой автомобиль** | **Микроавтобус** | **Автобус** | **Грузовые газели и проч.** | **Грузовой автомобиль** | **ИТОГО** |
| а → а (разворот) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| а → б | 64 | 2 | 7 | 6 | 5 | 84 |
| а → в | 14 | 1 | 0 | 0 | 15 | 30 |
| а → г | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| б → б (разворот) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| б → а | 84 | 3 | 15 | 4 | 12 | 118 |
| б → в | 76 | 5 | 4 | 1 | 8 | 94 |
| б → г | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| в → в (разворот) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| в → а | 6 | 1 | 0 | 2 | 3 | 12 |
| в → б | 26 | 4 | 1 | 8 | 5 | 44 |
| в → г | 6 | 1 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| г → г (разворот) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| г → а | 32 | 0 | 0 | 2 | 0 | 34 |
| г → б | 8 | 0 | 0 | 0 | 1 | 9 |
| г → в | 56 | 2 | 0 | 3 | 0 | 61 |
| **Итого** | | | | | | **502** |

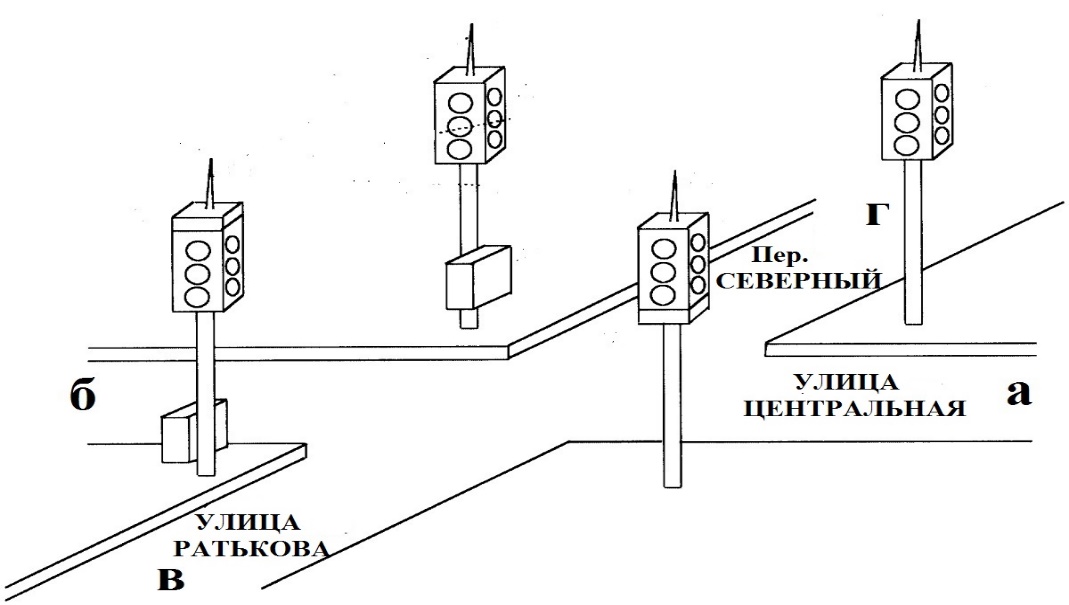


Рисунок 7 – Схема пересечении улиц Центральная и Ратькова

Как и на первом участке основными транспортными средствами, отмеченными в ходе полевого исследования, являются легковые автомобили 75,9 % от всего потока или 381 единицы, однако, в отличии от первого участка, здесь выявлено большое количество транспортных средств, так грузовые автомобили составляют 9,8% или 49 единиц, автобусов 5,4% или 27 единиц, грузовых газелей 5,2% или 26 единиц и микроавтобусов 3,8 % или только 19 единиц.

Плотность потока была незначительной, в рассматриваемый период заторов выявлено не было.

На данном участке также проводились замеры в вечернее время, в самый пиковый час, когда дорога максимально загружена.

Таблица 13 - Замеры интенсивности на пересечении улиц Центральная и Ратькова Вечер

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Направление** | **Легковой автомобиль** | **Микроавтобус** | **Автобус** | **Грузовые газели и прочие** | **Грузовой автомобиль** | **ИТОГО** |
| а → а (разворот) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| а → б | 206 | 5 | 14 | 7 | 7 | 239 |
| а → в | 8 | 0 | 0 | 2 | 6 | 16 |
| а → г | 3 | 1 | 0 | 0 | 1 | 5 |
| б → б (разворот) | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| б → а | 100 | 3 | 13 | 2 | 6 | 124 |
| б → в | 30 | 3 | 4 | 1 | 0 | 38 |
| б → г | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| в → в (разворот) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| в → а | 27 | 0 | 1 | 0 | 10 | 38 |
| в → б | 106 | 0 | 4 | 3 | 4 | 117 |
| в → г | 29 | 2 | 1 | 0 | 0 | 32 |
| г → г (разворот) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| г → а | 10 | 0 | 0 | 0 | 2 | 12 |
| г → б | 14 | 1 | 0 | 0 | 0 | 15 |
| г → в | 8 | 1 | 0 | 0 | 0 | 9 |
| **Итого** | | | | | | **649** |

Схема пересечения данных улиц соответствует предыдущему рисунку. Плотность потока возросла, количество автомобилей увеличилось на 29,2 % (на 3% больше чем на первом участке) в рассматриваемый период скорость движения транспортных средств была ниже, чем утром.

На основе полученных замеров можно сделать вывод, что из транспортного потока, отмеченного на данном перекрёстке в указанное время 84% (545 единиц) составляли легковые пассажирские транспортные средства, затем в порядке убывания: автобусы 5,7% (37 единиц), грузовые автомобили 5,5% (36 единиц), микроавтобусы 2,5% (16 единиц), грузовые газели 2,3% (15 единиц),

Таким образом, интенсивность движения усиливается в вечернее время суток, основными транспортными средствами, проезжающими на данном перекрестке, являются легковые автомобили, однако процент грузовых автомобилей выше, чем на предыдущем перекрестке.

1. Пересечение улиц Боковая и Геологов

Таблица 14 - Замеры интенсивности на пересечении улиц Геологов и Боковая

| **Направление** | **Легковой автомобиль** | **Микроавтобус** | **Автобус** | **Грузовые газели и прочие** | **Грузовой автомобиль** | **ИТОГО** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| а → а (разворот) | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| а → б | 44 | 1 | 1 | 0 | 0 | 46 |
| а → в | 30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 30 |
| а → г | 40 | 1 | 0 | 1 | 0 | 42 |
| б → б (разворот) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| б → а | 70 | 2 | 0 | 1 | 0 | 73 |
| б → в | 3 | 1 | 0 | 1 | 0 | 5 |
| б → г | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| в → в (разворот) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| в → а | 55 | 2 | 9 | 0 | 0 | 66 |
| в → б | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| в → г | 60 | 2 | 13 | 0 | 0 | 75 |
| г → г (разворот) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| г → а | 19 | 0 | 1 | 0 | 0 | 20 |
| г → б | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| г → в | 39 | 3 | 0 | 0 | 0 | 42 |
| **Итого** | | | | | | **405** |

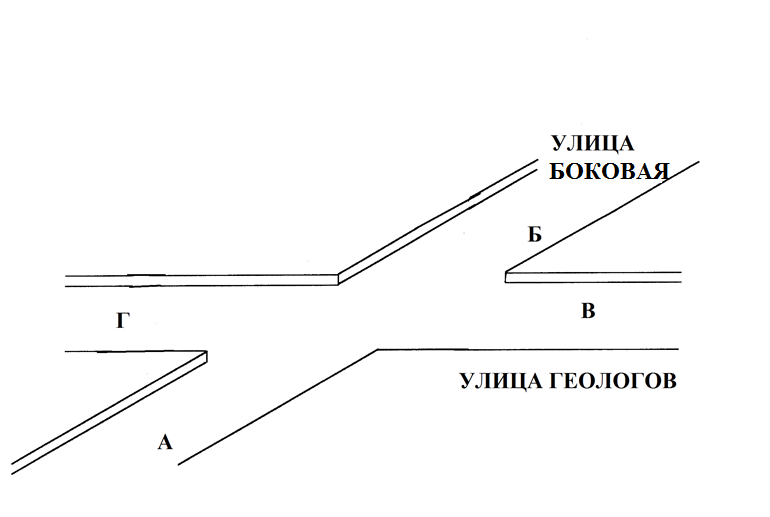


Рисунок 8 – Схема пересечении улиц Боковая и Геологов

В отличии от двух предыдущих перекрестков на представленном за все время проведения исследования не было отмечено ни одного грузового автомобиля. Присутствие данной категории транспортных средств на дороге является основными причинами заторов и общего снижения скорости потока.

Как и на предыдущих участках основными транспортными средствами выступают легковые автомобили (90,4% или 366 единицы), далее по убыванию: автобусы (5,9% или 24 единицы), микроавтобусы (3% или 12 единиц), грузовые автомобили (0,7% или 3 единицы).

4. Пересечение улиц Молодости и Боковая

Таблица 15 - Замеры интенсивности на перекрестке улиц Молодости и Боковая

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Направление** | **Легковой автомобиль** | **Микроавтобус** | **Автобус** | **Грузовые газели и прочие** | **Грузовой автомобиль** | **ИТОГО** |
| а → а (разворот) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| а → б | 33 | 3 | 4 | 1 | 2 | 43 |
| а → в | 23 | 0 | 0 | 0 | 1 | 24 |
| б → б (разворот) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| б → а | 42 | 2 | 0 | 0 | 0 | 44 |
| б → в | 56 | 0 | 0 | 0 | 1 | 57 |
| в → в (разворот) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| в → а | 25 | 1 | 1 | 0 | 1 | 28 |
| в → б | 40 | 1 | 4 | 2 | 1 | 48 |
| **Итого** | | | | | | **244** |

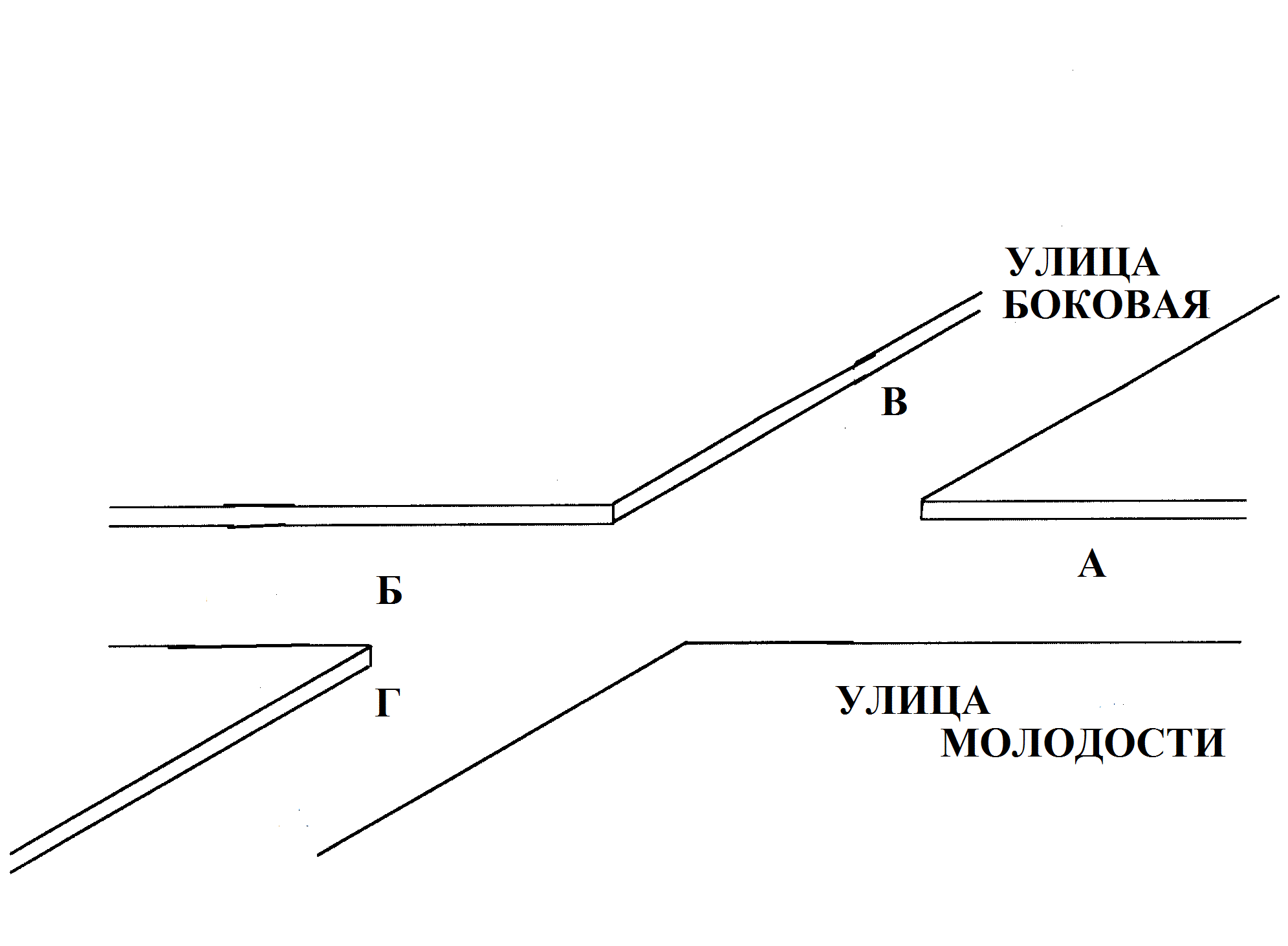


Рисунок 9 – Схема перекрестка улиц Боковая и Молодости

Основными транспортными средствами, проезжавшими на данном перекрестке, являлись легковые автомобили 89,8 % (219 единиц), затем автобусы 3,7% (9 единиц), микроавтобусы 2,9% (7 единиц), грузовые автомобили 2,5% (6 единиц) и грузовые газели 1,2% (3 единицы).

В ходе проведенных исследований с учетом замеров интенсивности было рассчитано в соответствии с ВСН 42-87, СНИП 2.05.02-85\* СП 34.13330.2012 «Автомобильные дороги» приведенное количество автомобилей, проезжающих по рассматриваемым участкам.

Расчет проведен с учетом времени проведенного исследования, месяца проведенного исследования, применены поправочные коэффициенты в соответствии с научно- обоснованной методикой.

Таблица 16- Интенсивность движения на основных участках улично-дорожной сети городского поселения Белоярский

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование участков движения** | **Приведенная интенсивность единиц в сутки** |
| Пересечение ул. Центральная и ул. Молодости | 42 506 |
| Перечение ул. Центральная и ул. Ратькова | 26 374 |
| Пересечение ул. Молодости и ул. Боковая | 4 376 |
| Пересечение ул. Геологов и ул. Боковая | 15 763 |

Таким образом, результаты приведенного исследования показывают, что в основном улично- дорожная сеть используется для организации передвижения в пределах населенного пункта для обеспечения текущих потребностей жителей города Белоярского.

Вместе с тем, комплексные результаты исследования показывают, что в соответствии с СНИП 2.05.02-85 СП 34.13330.2012 «Автомобильные дороги» отдельные участки улично–дорожной сети не соответствует категорийности дорог по показателям интенсивности дорожного движения.

Улично-дорожная сеть работает в целом в режиме значительных воздействий на дорожное полотно, и подвергается значительному износу.

В соответствии с СНИП 2.05.02-85 СП 34.13330.2012 «Автомобильные дороги» в соответствии с таблицей указанной ниже требуется реконструкция ул. Центральная, ул. Молодости, ул. Ратькова , ул. Геологов по требованиям, предъявляемым к автомобильным дорогам первой категории, ул. Боковой по 3 категории дорог.

Таблица 17 – Категорийность дорог

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Категория автомобильной дороги** | | **Расчетная интенсивность движения, приведенных ед/сут** |
| Обычные дороги | IB | 14000 |
|  | II | 6000 |
|  | III | 2000 до 6000 |
|  | IV | 200 до 2000 |
|  | V | 200 |

#### 1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в городском поселении Белоярский обеспеченность парковками (парковочными местами)

Генеральным планом городского поселения Белоярский предусмотрены обширные мероприятия по развитию улично-дорожной сети: уширение существующих дорог и доведение их параметров до нормативных, строительство новой сети дорог в проектируемых перспективных микрорайонах. В соответствии с требованиями СП 42.13330.2011 ширина проезжей части магистральной улицы общегородского значения принята равной 14 м, магистральной улицы районного значения – 8 м, улиц и дорог местного значения – 6 м. Главной улицей городского поселения Белоярский является ул. Центральная, которая проходит сквозной магистралью до аэропорта. Все остальные улицы имеют две полосы движения.

В качестве дорожной одежды предлагается вариант:

- покрытие из мелкозернистого асфальтобетона, верхний слой толщиной 0,08 м;

- покрытие из крупнозернистого асфальтобетона, нижний слой толщиной 0,14 м;

- основание - первый слой - щебеночная смесь, толщиной 0,35 м;

- основание - второй слой – щебеночная смесь (или ПГС) укрепленная неорганическим вяжущим, толщиной 0,18 м;

- дополнительный слой основания из песка толщиной 0,40 м.

Для движения пешеходов в составе улиц предусмотрены тротуары с шириной пешеходной части равной 1,5-3,0 м, варьирующейся в зависимости от категории улицы.

В соответствии с региональными нормативами градостроительного проектирования Ханты-Мансийского автономного округа - Югры и на основании СП 42.13330.2011 уровень автомобилизации на расчетный срок принят равным 350 автомобилям на 1000 человек, при этом расчетное количество автомобилей составляет 11 000 единиц.

Потребность в АЗС определена исходя из норм: 1 топливораздаточная колонка АЗС на 1200 легковых автомобилей. В связи с этим, генеральным планом предусмотрено размещение еще дополнительно к существующим 1 автозаправочной станции. Размещение АЗС предусмотрено в северо-западной части населенного пункта.

В связи с расчетным увеличением численности индивидуальных легковых автомобилей на территории городского поселения Белоярский предлагается сохранение части существующих и строительство дополнительных гаражей для постоянного хранения автотранспортных средств этой группы. На основании СП 42.13330.2011 гаражи предусмотрены для 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей, и минимально необходимая мощность гаражей составляет 8 625 машино – мест, Программой предусматривает резервное число мест с учетом опережающего развития транспортной инфраструктуры над социально-экономическим развитием и предусмотрено расширения и общее парковочное пространство доведено до 9 969 автомобилей (машино-мест).

Согласно п. 6.40 СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» на 200 автомобилей необходимо предусмотреть 1 пост станции технического обслуживания. На расчетный срок общее количество автомобилей составит порядка 11 000 единиц. Для обслуживания данного количества автомобилей необходимо 2 станций технического обслуживания.

Последнее десятилетие в г. Белоярский характеризуется интенсивным социально-экономическим развитием: активно ведутся градостроительные преобразования, уровень автомобилизации вырос более чем в два раза и составил около 537 автомобилей на 1000 жителей.

Развитие УДС не соответствует сложившемуся спросу на передвижения автомобильным транспортом, что сказывается на условиях движения. Уровень загрузки УДС в центральной зоне города составляет более 0,85, то есть пропускная способность УДС приближается к исчерпанию. Средняя скорость сообщения на наземных видах транспорта в утренние и вечерние часы пик не превышает 20-25 км/час, при этом подходы к центру уже не справляются с существующими потоками, что приводит к образованию временных затруднений на наиболее загруженных участках.

Учитывая прогнозируемый рост уровня автомобилизации и градостроительное развитие, проблемы загрузки УДС и нехватки мест для размещения автотранспортных средств будут только нарастать. К 2030 г. при сохранении существующей УДС прогнозируется рост уровня загрузки на отдельных участках магистральной УДС до 0,96.

Спрос на парковки в зонах повышенного притяжения пассажиропотока уже сегодня превышает ёмкость парковочного пространства более чем в два раза. Припаркованный на проезжей части автотранспорт является существенным фактором замедления движения транспортных потоков.

Кроме того, пропускную способность УДС снижает дополнительный трафик, создаваемый автотранспортом, курсирующим в поисках места для парковки. Кроме того, значительный объём корреспонденций на легковом автомобильном транспорте и низкая скорость движения транспортного потока приводят к увеличению экологической нагрузки, особенно в центральных районах города.

Указанные факты свидетельствуют о существовании избыточного спроса на въезд в центральную часть г. Белоярский на автомобильном транспорте, превышающего как пропускную способность УДС, так и ёмкость парковочного пространства. Очевидно, что решение проблемы путём развития инфраструктуры неэффективно ввиду опережающего роста спроса и зачастую невозможно в силу градостроительных ограничений.

Таблица 18– Распределение машино-мест по улицам г.Белоярский

| **Наименование улицы** | **Число машино-мест расчетное** |
| --- | --- |
| Центральная | 161 |
| Аэропорт | 97 |
| Барсукова | 62 |
| Набережная | 32 |
| Лысюка | 37 |
| пер.Северный | 28 |
| Южная | 12 |
| СМУ-5 | 34 |
| Объездная | 43 |
| Молодости | 26 |
| Строителей | 26 |
| Спортивная | 7 |
| Проезд 6 МКР | 25 |
| Геологов | 76 |
| Средняя | 33 |
| Боковая | 27 |
| Таежная | 72 |
| **Всего парковочных мест** | **798** |

Не менее остро стоит проблема с местами хранения автотранспорта в «спальных» районах города. Из-за нехватки парковочного пространства владельцы автотранспортных средств оставляют их на газонах, тротуарах, детских и спортивных площадках и прочих территориях, не предназначенных для данных целей.

Главной целью регулирования парковочного пространства является формирование комфортной и доступной городской среды.

Для достижения данной цели необходимо выполнение следующих условий:

* комплексное развитие системы общественного транспорта;
* увеличение пропускной способности опорной УДС;
* снижение затрат времени пассажиров в пути;
* обеспечение гарантированных свободных мест для парковки;
* снижение экологической нагрузки.

При этом необходимо соблюдение баланса между интересами всех участников движения, жителей города, бизнеса.

Единственным механизмом ограничения использования легкового автомобильного транспорта в существующем правовом поле является управление парковочным пространством путем запрета парковки на УДС и ограничения ее режимов, а также обеспечения соблюдения запретов и ограничений. Кроме того, запрет и ограничение режимов парковки на УДС обеспечивают повышение пропускной способности элементов УДС: перегонов, и что особенно важно, подходов к перекресткам. Это позволяет сократить задержки транспорта при движении по перегонам и проезде перекрестков.

В качестве необходимой предпосылки реализации мер по ограничению режимов парковки на УДС следует рассматривать развитие системы внеуличных стоянок автомобильного транспорта в зонах высокого спроса на парковку (перехватывающих временных стоянок у зданий), а также системы перехватывающих паркингов.

Мероприятия по управлению парковочным пространством должны обеспечить:

* создание перехватывающих парковок;
* развитие сети парковочных мест.

Кроме того, развитие системы парковок требует формирования экономических и правовых механизмов поддержки развития системы временного и постоянного хранения автотранспорта.

Развитие и регулирование системы парковок предусматривает реализацию следующих групп мероприятий:

* Создание системы внеуличных паркингов. Система должна предусматривать:
  + строительство внеуличных паркингов;
  + обеспечение участников движения оперативной информацией о наличии мест в паркингах и действующих тарифах;
  + создание системы электронной оплаты за использование внеуличных паркингов, интегрированной с другими системами оплаты в транспортном комплексе.
* Создание системы перехватывающих паркингов. Система должна предусматривать:
  + строительство перехватывающих паркингов. Размещение перехватывающих паркингов должно предусматриваться у транспортно-пересадочных узлов.
  + организацию маршрутов движения пассажирского транспорта на направлениях «перехватывающий паркинг – ул. Центральная»;
  + обеспечение участников движения оперативной информацией о наличии мест в перехватывающих паркингах и действующих тарифах;
  + интеграцию системы оплаты за использование перехватывающих паркингов и системы оплаты на пассажирском транспорте общего пользования с обеспечением льготных условий его использования.
* Ограничение парковок на тех участках УДС, где они создают помехи движению транспорта. Оно должно предусматривать:
  + запрет стоянки и/или остановки на участках УДС;
  + ограничение стоянки и/или остановки на участках УДС;
  + создание «красных дорог»: протяженных участков УДС с ограничением режимов стоянки и остановки;
  + организацию контроля соблюдения запретов и ограничений.
* Создание системы автоматизированного информирования о функционировании парковочного пространства, интеграция с ИТС.

Как показано ранее, решение проблем загрузки УДС и обеспеченности парковочными местами в центральной зоне невозможно без ограничения спроса. С целью ограничения спроса были сформированы комплексные предложения по организации зоны для организации комплексных муниципальных парковок на УДС и обособленных территориях.

Таблица 19 – Предложения по созданию зоны для организации муниципальных парковок на УДС

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование улицы** | **Число машино-мест расчетное** |
| ОАЗИС-Плаза | 271 |
| улица Строителей | 300 |
| ул. Молодости ул.Набережная в районе съезда на пирс | 200 |
| ул.Сухарева | 4000 |
| ул.Геологов -ул.Боковая | 200 |
| ул.Молодости-ул.Боковая | 200 |
| Стоянка перехватывающая(легковой, грузовой транспорт) пересечение ул. Центральная -ул.Подъездная | 4000 |
| **Всего паркововочных мест** | **9171** |

Запрет стоянки также, как и введение платы за парковку на УДС, может рассматриваться в качестве меры, ограничивающей интенсивное движение по ул.Центральная. Данная мера показала свою эффективность, обеспечив, с одной стороны, перераспределение припаркованного транспорта с УДС на внеуличные парковки, с другой – снижение загрузки УДС до приемлемого уровня (около 0,5).

При этом важнейшим аспектом, во многом определяющим достижение поставленных целей введения платы за парковку на УДС, является контроль над соблюдением правил стоянки. При наличии возможности припарковаться в неположенном месте

Показатели качества транспортного обслуживания позволят оценить степень достижения поставленных целей. В случае не достижения положительной динамики показателей качества транспортного обслуживания необходимо повысить эффективность контроля над соблюдением правил парковки; при этом может быть рекомендована такая дополнительная мера как ограничение доступа во внутридворовые территории.

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

Выборочный анализ загрузки парка транспортных средств показал, что по ряду транспортных средств не выполняется норматив по организации числа перевезенных пассажиров 4 пассажира на 1 кв. м, также незначителен процент загрузки транспортных средств, вместе с тем, учитывая перспективы развития городского поселения Белоярский до 2030 года, строительства новых микрорайонов, разработчики программы предлагают предусмотреть оптимизацию действующих маршрутов с учетом охвата отдаленных районов города, мест планируемой точечной застройки, перспективных точек концентрации пассажиропотоков.

В соответствии с генеральным планом предусмотрено суммарное увеличение продолжительности маршрутной сети общественного транспорта до 70 километров с учетом возможной организации автобусного сообщения в поселке Озерный-2.

#### 1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

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

Необходимо также отметить, что в 2015 году была разработана Комплексная схема организации дорожного движения, были уточнены схема размещения дорожных знаков и разметка, что позволило создать достаточно комфортные условия для пешеходного движения.

В городе осуществляется велосипедное движение в местах общего пользования в неорганизованном порядке, в ходе разработки вышеуказанной программы планируется организовать типовые велосипедные дорожки, места хранения велосипедов, пункты проката, дорожную разметку для развития и популяризации велосипедного движения у жителей.

По итогам анализа разработчиками предлагаются велосипедные маршруты:

1) средняя школа №2 (№3)-улица Центральная-аэропорт г. Белоярский- базовый маршрут протяженность 6 километров;

2) маршрут продолжение роллерной трассы в микрорайоне 6А ( круговой маршрут) на пересеченной местности на природной трассе в лесном массиве протяженность 1 километр-маршрут для маунтинбайка;

3) исторический маршрут Нуви Ат- ул.Центральная (музей местных сувениров)-Аэропорт-Нуви Ат протяженностью 6,7 километров;

Предлагаемые места стоянки и хранения велосипедов:

1) площадка между средними школами №2, №3

2) парковка у ТЦ «Оазис-Плаза»;

3) Набережная (ул. Центральная).

В перспективе маршруты велосипедного движения могут быть скорректированы по итогам наблюдений за поездками велосипедистов в программе «Strava» или аналоге.

То есть велосипедные маршруты будут приведены в соответствие с имеющимися предпочтениями жителей города Белоярского.

# 1.8. Характеристику движения грузовых транспортных средств, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств

Необходимо отметить что грузовые транспортные средства занимают незначительную долю в общих автомобильных перевозках в г. Белоярском , в основном это связано с тем, что ряд транспортных коридоров и мостовой переход в Октябрьском районе на данный момент не функционируют в полном масштабе.

Открытие мостового перехода и завершение реконструкции коридора по направлению Советский-Белоярский-Надым позволит значительно увеличить интенсивность автомобильного движения, что в свою очередь требует развития транспортной инфраструктуры для развития грузового транспорта ( стоянки, места отдыха, придорожный сервис, развитие сети станций технического обслуживания автомобилей).

Генеральным планом предусмотрено ряд мест для организации таких стоянок.

Обслуживанием автомобильных дорог, улично-дорожной сети, межмуниципального значения на территории городского поселения Белоярский занимается 10 филиал АО ГК «Северавтодор».

Необходимо отметить, что компания имеет значительный объем износа техники, предлагаемые мероприятия по улучшению ситуации в области работы коммунальных и дорожных служб:

1) закупка новой модернизированной техники за счет внебюджетных источников;

2) использование возможностей современной техники на основе отечественных совместных разработок КДМ Камаз Boschung;

3) внедрение сервисов ИТС за контролем работой техники;

#### 1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

За 2015 год на территории городcкого поселения Белоярский зарегистрировано 147 дорожно-транспортных происшествия, в которых погиб 1 человек, пострадало 10 человек. Данный показатель снизился на 22,6 % по сравнению с прошлым годом, в 2014 году таких аварий было 190.

Проанализируем кратко основные очаги аварийности по данным за 2014 год.

Очаг № 1. Улица Центральная (от ул. Средняя - до ул. Молодости).

На данном участке за 2014 год произошло 7 дорожно-транспортных происшествий с материальным ущербом. Причинами ДТП стали: не соответствие скорости конкретным условиям, не правильный выбор дистанции, не соблюдение очередности проезда, боковой интервал. Длина данного участка составляет 400 метров. По геометрическим параметрам, согласно СНиП 2.05.02-85, автодорога относится к 3-й категории. Ширина проезжей части составляет 8 метров (две полосы движения). Элементы плана и профиля участка автодороги прямая в плане. Для ликвидации выявленного очага аварийности назначены первоочередные и плановые мероприятия:

***Первоочередные мероприятия:***

1. Внести коррективы в маршруты патрулирования нарядов ДПС.
2. Своевременная обработка противогололедными материалами.
3. Усиление контроля и надзора за дорожным движением со стороны ДПС.

***Плановые мероприятия:***

1. Нанесение в летний период времени горизонтальной разметки, с применением современных лакокрасочных и световозвращающих материалов.
2. Шероховатая поверхностная обработка проезжей части.

Очаг № 2. Улица Центральная (от «перекрестка с ул. Молодости - до перекрестка ул. Лысюка)

На данном участке за 2014 год произошло - 8 дорожно-транспортных происшествий с материальным ущербом. Причинами ДТП стали: несоблюдение очередности проезда, выезд на полосу встречного движения, боковой интервал, неправильный выбор дистанции. Длина участка составляет 400 метров. По геометрическим параметрам автодорога относится к 3-й категории. Ширина проезжей части составляет 8 метров (две полосы движения). Элементы плана и профиля участка автодороги прямая в плане. Для ликвидации выявленного очага аварийности назначены первоочередные и плановые мероприятия:

***Первоочередные мероприятия:***

1. Своевременная обработка противогололедными материалами.
2. Внести коррективы в маршруты патрулирования нарядов ДПС;

3) Усиление контроля и надзора за дорожным движением со стороны ДПС.

***Плановые мероприятия:***

1. **Нанесение в летний** период времени горизонтальной разметки, с применением современных лакокрасочных и световозвращающих материалов.
2. Ремонт дорожного покрытия, обеспечивающий его ровность.
3. Шероховатая поверхностная обработка проезжей части.

Очаг № 3. Улица Молодости (от перекрестка с ул. Набережная - до перекрестка с ул. Таежная).

На данном участке за 2014 год произошло 9 дорожно-транспортных происшествий с материальным ущербом. Причинами ДТП стали: не соответствие скорости конкретным условиям, боковой интервал, несоблюдение очередности проезда, неправильный выбор дистанции. Длина участка составляет 400 метров. По геометрическим параметрам автодорога относится к 3-й категории. Ширина проезжей части составляет 8 метров (две полосы движения). Элементы плана и профиля участка автодороги прямая в плане. Для ликвидации выявленного очага аварийности назначены первоочередные и плановые мероприятия:

***Первоочередные мероприятия:***

1. Своевременная обработка противогололедными материалами;
2. Внести коррективы в маршруты патрулирования нарядов ДПС;
3. Усиление контроля и надзора за дорожным движением со стороны ДПС.

***Плановые мероприятия:***

1. Нанесение в летний период времени горизонтальной разметки, с

применением современных лакокрасочных и световозвращающих материалов.

1. Шероховатая поверхностная обработка проезжей части.

Очаг № 4 Улица Лысюка (от перекрестка с ул. Центральная - до перекрестка с ул. Таежная).

На данном участке за 2014 год произошло 1 дорожно-транспортное происшествие (вид ДТП - наезд на пешехода) в результате 1 человек получил ранения, а также 4 дорожно-транспортных происшествий с материальным ущербом. Причинами ДТП стали: не соответствие скорости конкретным условиям, несоблюдение очередности проезда, боковой интервал, неправильный выбор дистанции. Длина участка составляет 400 метров. По геометрическим параметрам автодорога относится к 3-й категории. Ширина проезжей части составляет 8 метров (две полосы движения), Элементы плана и профиля участка автодороги прямая в плане. Для ликвидации выявленного очага аварийности назначены первоочередные и плановые мероприятия:

***Первоочередные мероприятия:***

1. своевременная обработка противогололедными материалами;
2. внести коррективы в маршруты патрулирования нарядов ДПС;
3. усиление контроля и надзора за дорожным движение со стороны ДПС.

*Плановые мероприятия:*

1. нанесение в летний период времени горизонтальной разметки, с применением современных лакокрасочных и световозвращающих материалов;
2. внести предложения об установке дополнительного освещения на пешеходном переходе.

Очаг № 5 Улица Объездная (от перекрестка с ул. Южная - до перекрестка с ул. Лысюка).

На данном участке за 2014 год произошло 5 дорожно-транспортных происшествий с материальным ущербом. Причинами ДТП стали: не соответствие скорости конкретным условиям, несоблюдение очередности проезда, боковой интервал, неправильный выбор дистанции. Длина участка составляет 400 метров. По геометрическим параметрам автодорога относится к 3-й категории. Ширина проезжей части составляет 8 метров (две полосы движения), Элементы плана и профиля участка автодороги прямая в плане. Для ликвидации выявленного очага аварийности назначены первоочередные и плановые мероприятия:

*Первоочередные мероприятия:*

1. своевременная обработка противогололедными материалами;
2. внести коррективы в маршруты патрулирования нарядов ДПС;
3. усиление контроля и надзора за дорожным движение со стороны ДПС.

*Плановые мероприятия:*

1. нанесение в летний период времени горизонтальной разметки, с применением современных лакокрасочных и световозвращающих материалов;
2. шероховатая поверхностная обработка проезжей части;
3. выполнение работ по досыпке и укреплению обочин согласно требованию ГОСТ Р 50597-93;
4. установка «Сферического зеркала».

Очаг № 6 Улица Проезд 6-й микрорайон (район магазина «Корона»).

На данном участке за 2014 год произошло 1 дорожно-транспортное происшествие (вид ДТП - столкновение с мотоциклистом) в результате 1 человек получил ранения, а также 3 дорожно-транспортных происшествий с материальным ущербом. Причинами ДТП стали: не соответствие скорости конкретным условиям, несоблюдение очередности проезда, боковой интервал, неправильный выбор дистанции. Длина участка составляет 400 метров. По геометрическим параметрам автодорога относится к 3-й категории. Ширина проезжей части составляет 8 метров (две полосы движения), Элементы плана и профиля участка автодороги прямая в плане. Для ликвидации выявленного очага аварийности назначены первоочередные и **плановые мероприятия:**

***Первоочередные мероприятия:***

1. своевременная обработка противогололедными материалами;
2. внести коррективы в маршруты патрулирования нарядов ДПС;
3. усиление контроля и надзора за дорожным движение со стороны ДПС.

***Плановые мероприятия:***

1. нанесение в летний период времени горизонтальной разметки, с

применением современных лакокрасочных и световозвращающих материалов;

1. шероховатая поверхностная обработка проезжей части;
2. установка в летний период искусственных дорожных неровностей**.**

Очаг № 7 а/д Подъездная (от поворота на СМУ-25 до поворота на причал СУ-966).

На данном участке за 2014 год произошло 1 дорожно-транспортное происшествие (вид ДТП - столкновение) в результате 2 человека получили ранения различной степени тяжести, а также 3 дорожно-транспортных происшествий с материальным ущербом. Причинами ДТП стали: не соответствие скорости конкретным условиям, несоблюдение очередности проезда, неправильный выбор дистанции, выезд на полосу для встречного движения, боковой интервал. Длина участка составляет 400 метров. По геометрическим параметрам автодорога относится к 3-й категории. Ширина проезжей части составляет 8 метров (две полосы движения), обочина 2,5 метра. Элементы плана и профиля участка автодороги: прямая в плане. Для ликвидации выявленного очага аварийности назначены

первоочередные и плановые мероприятия:

***Первоочередные мероприятия:***

1. своевременная обработка противогололедными материалами;
2. внести коррективы в маршруты патрулирования нарядов ДПС;
3. усиление контроля и надзора за дорожным движением со стороны ДПС;
4. обозначение аварийно-опасного участка сигнальными столбиками;
5. установить информационные аншлаги «Внимание! Аварийный участок» в соответствии с рекомендациями СТО 05204776.01-2008года.

***Плановые мероприятия:***

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

Очаг № 8 а/д Подъезная (от строения №3 ул. Промзона 2 до строения №8 ул. Промзона 2).

На данном участке за 2014 год произошло 4 дорожно-транспортных происшествий с материальным ущербом. Причинами ДТП стали: не соответствие скорости конкретным условиям, боковой интервал, несоблюдение очередности проезда, неправильный выбор дистанции. Длина участка составляет 400 метров. По геометрическим параметрам автодорога относится к 3-й категории. Ширина проезжей части составляет 8 метров (две полосы движения), обочина 2,5 метра. Элементы плана и профиля участка автодороги прямая в плане. Для ликвидации выявленного очага аварийности назначены первоочередные и плановые мероприятия:

***Первоочередные мероприятия:***

1. своевременная обработка противогололедными материалами;
2. внести коррективы в маршруты патрулирования нарядов ДПС;
3. усиление контроля и надзора за дорожным движением со стороны ДПС.

***Плановые мероприятия:***

1. Нанесение в летний период времени горизонтальной разметки, с применением современных лакокрасочных и световозвращающих материалов.
2. Выполнение работ по досыпке иукреплению обочин согласно требованию ГОСТ Р 50597-93.

Очаг № 9 а/д Подъезная (от строения №2 ул. Промзона 2 до строения №19 ул. Промзона 2).

На данном участке за 2014 год произошло 8 дорожно-транспортных происшествий с материальным ущербом. Причинами ДТП стали: не соответствие скорости конкретным условиям, боковой интервал, несоблюдение очередности проезда, неправильный выбор дистанции. Длина участка составляет 400 метров. По геометрическим параметрам автодорога относится к 3-й категории. Ширина проезжей части составляет 8 метров (две полосы движения), обочина 2,5 метра. Элементы плана и профиля участка автодороги прямая в плане. Для ликвидации выявленного очага аварийности назначены первоочередные и плановые мероприятия:

***Первоочередные мероприятия:***

1. своевременная обработка противогололедными материалами;
2. внести коррективы в маршруты патрулирования нарядов ДПС;
3. усиление контроля и надзора за дорожным движением со стороны ДПС.

***Плановые мероприятия:***

1. нанесение в летний период времени горизонтальной разметки, с применением современных лакокрасочных и световозвращающих материалов;
2. выполнение работ по досыпке и укреплению обочин согласно требованию ГОСТ Р 50597-93.

Очаг № 10 а/д Подъезд к г. Белоярский 19км.+700м.- 20км.+700м.

На данном участке за 2014 год произошло 1 дорожно-транспортное происшествие (вид ДТП - столкновение) в результате 5 человек получили ранения различной степени тяжести, а также 1 дорожно-транспортное происшествие с материальным ущербом. Причинами ДТП стали: выезд на полосу встречного движения. Протяженность участка составляет 1000 метров. По геометрическим параметрам автодорога относится к 3-й категории. Ширина проезжей части составляет 10 метров (две полосы движения), обочина 2,5 метра. Элементы плана и профиля участка автодороги прямая в плане. Для ликвидации выявленного очага аварийности назначены первоочередные мероприятия:

*Первоочередные мероприятия:*

1. своевременная обработка противогололедными материалами;
2. внести коррективы в маршруты патрулирования нарядов ДПС;
3. усиление контроля и надзора за дорожным движением со стороны ДПС.

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

**Атмосферный воздух**

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

В крупных городах Ханты-Мансийского автономного округа – Югра существенный вклад в загрязнение воздушного бассейна вносит автотранспорт.

Таблица 20- Уровень загрязнения в г.п. Белоярский 2010-2014 годы

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Населенный пункт** | **Тысяч жителей** | **Обеспечение постов** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** |
| гп. Белоярский | 20,2 | ХМАО | 14 | 15 | 22 | 12 | 5 ↓ |
| *(СИ>10)* |

 В 2012 году г. Белоярский был включен в Список городов с наиболее высоким уровнем загрязнения атмосферы. В результате совместных действий уполномоченных органов автономного округа в области охраны атмосферного воздуха и крупных природопользователей[[6]](#footnote-6):

- проведены мероприятия по снижению выбросов оксидов азота на 18% (2011 год – 3130,4 т, 2012 год – 2563,4 т);

- предотвращено за счет применения технологии перекачки газа при помощи мобильных компрессорных станций 41,8 млн. м3  выбросов природного газа (в пересчете на метан 28 тыс. т.);

- разработан новый проект предельно-допустимых выбросов в атмосферу от основных объектов хозяйственной деятельности на территории города;

- снижены валовые выбросы загрязняющих веществ в городе на 15% (2012 году – 23,873 тыс.тонн, в 2013 году – 20,195 тыс.тонн).

По итогам мероприятий индекс загрязнения атмосферы в городе Белоярский снизился в 4,4 раза (с 22 в 2012 году до 5 в 2014 году).

**Качество атмосферного воздуха**

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

Основными источниками выбросов загрязняющих веществ в населенных пунктах Ханты-Мансийского автономного округа - Югра являются транспорт, предприятия энергетики и нефтегазовой промышленности.

За 2014 год в атмосферный воздух населенных пунктов Ханты-Мансийского автономного округа-Югры от 14 182 источников выброшено 125,4 тыс. тонн загрязняющих веществ. При этом объем выбросов в городах стабильно составляет около 8% выбросов от всех стационарных источников в автономном округе. В составе выбросов преобладают умеренноопасные и малоопасные вещества – оксид углерода, углеводороды, летучие органические соединения и оксид азота – на долю которых приходится более 90%. Интенсивность выбросов от стационарных источников на душу населения наиболее существенна в городах Белоярский (0,553 т/чел.) и Сургут (0,177 т/чел.).

Состояние воздушного бассейна зависит от количества выбросов загрязняющих веществ и их химического состава, а также от климатических условий, определяющих перенос, рассеивание и преобразование выбрасываемых веществ. Территория городского поселения Белоярский по совокупности климатических параметров (мощности и интенсивности приземных инверсий, повторяемости застоев воздуха) характеризуется повышенным потенциалом загрязнения атмосферы.

Средняя за год концентрация формальдегида превышала предельно допустимую норму в г Ханты-Мансийске (в 1,4 раза), г. Белоярском (в 1,9 раза), пгт. Березово (1,2 раза), г. Радужном (в 1,9 раза) и г. Сургуте (в 1,2 раза).

В январе и декабре 2014 года при метеорологических условиях, которые способствовали накоплению примесей в приземном слое атмосферы (морозная безветренная погода), зарегистрированы случаи высокого загрязнения воздуха формальдегидом в г. Белоярском. Превышение предельно допустимой максимально-разовой концентрации составило соответственно в январе – 10,2 ПДК (0,359 мг/м3) и в декабре – 12,9 ПДК (0,643 мг/м3).

Таблица 21 - Среднегодовые концентрации формальдегида и фенола в атмосферном воздухе населенных пунктов автономного округа

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Населенный пункт** | **Формальдегид\*, мг/м3** | | | **Фенол\*\*, мг/м3** | | |
| **2013 г.** | **2014 г.** | **Тенденция** | **2013 г.** | **2014 г.** | **Тенденция** |
| г. Белоярский | 0,0167 | 0,0188 | увеличение | 0,0051 | 0,0038 | уменьшение |

\*– по формальдегиду ПДКсс = 0,01 мг/м3; \*\*– по фенолу ПДКсс = 0,003 мг/м3.

Средняя за год концентрация фенола превышала предельно допустимую норму в 1,2 раза в г. Ханты-Мансийске и г. Нефтеюганске; в 1,3 раза – в г. Белоярском, пгт. Березово, г. Нижневартовске и г. Радужном. По отношению к 2013 году во всех населенных пунктах отмечено снижение загрязнения фенолом.

В г. Белоярский тенденция состояния атмосферного воздуха за пятилетний период – стабилизация.

Таблица 22- Динамика индекса загрязнения атмосферного воздуха

| **Населенный пункт** | **Сеть наблюдений** | **2010 г.** | **2011 г.** | **2012 г.** | **2013 г.** | **2014 г.** | **Тенденция** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| г. Белоярский | территориальная | 5 | 6 | 6 | 5 | 5 | стабилизация |
| повыш. | повыш. | повыш. | повыш. | повыш. |
| низкое | низкое | низкое | низкое | низкое |

**Водные объекты**

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

По данным Доклада об экологической ситуации в Ханты-Мансийском автономном округе-Югре, представленным Департаментом экологии в 2014 году, результаты наблюдений за состоянием поверхностных вод на территории городского поселения свидетельствуют о наметившейся устойчивой тенденции к стабилизации (таблица 24). Качество воды реки Казым в створах г. Белоярский остается на прежнем уровне – «загрязненная». Характерными загрязняющими веществами являются соединения железа и меди, и трудноокисляемые органические вещества (по ХПК). Наблюдалась устойчивая загрязненность азотом нитритным, нефтепродуктами. Критическим показателем загрязненности воды в створах г. Белоярского отсутствуют. Случаи высокого загрязнения и экстремально-высокого загрязнения не зарегистрированы.

Таблица 23 - Качество поверхностных вод на основных водных объектах Ханты‑Мансийского автономного округа – Югры за 2014 год

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Водный объект, пункт, створ | Качество воды | | |
| УКИЗВ | класс, разряд | характеристика состояния загрязненности |
|  | р. Казым – г. Белоярский, в промзоне г. Белоярского | 4,25 | 4А | грязная |
|  | р. Казым – г. Белоярский, 1,5 км ниже г. Белоярского | 4,42 | 4А | грязная |

УКИЗВ – удельный комбинаторный индекс загрязненности воды – относительный комплексный показатель степени загрязненности поверхностных вод. Условно оценивает в виде безразмерного числа долю загрязняющего эффекта, вносимого в общую степень загрязненности воды, обусловленную одновременным присутствием ряда загрязняющих веществ, в среднем одним из учтенных при расчете комбинаторного индекса ингредиентов и показателей качества воды.

#### 1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры городского поселения Белоярский

В генеральном плане города Белоярского определены основные планируемые зоны развития, планируемые микрорайоны развития, пункты остановочных площадок, остановок, возможные места парковок населения и расположения гаражей, возможные направления развития улично-дорожной сети, перечень к реконструкции, сохранению и проектированию улиц.

Важным элементов развития города Белоярского разработчиками программы предлагается уделить развитию сети транспортно-пересадочных узлов в г. Белоярский.

Транспортно-пересадочный узел - узловой элемент планировочной структуры города транспортно-общественного назначения, в котором осуществляется пересадка пассажиров между различными видами городского пассажирского и внешнего транспорта или между различными линиями одного вида транспорта, а также попутное обслуживание пассажиров объектами социальной инфраструктуры. В зависимости от количества видов транспорта, их загрузки, роли и местоположения транспортно-пересадочных узлов они классифицируются на классы, виды и уровни.

Терминал транспортно-пересадочного узла (или транспортно-пересадочное устройство) (далее - терминал или ТПУ) - специально создаваемые одно или несколько сооружений в транспортно-пересадочном узле, предназначенные для:  
- оптимизации пешеходных потоков пассажиров, совершающих пересадку, с возможностью посещения ими объектов обслуживания или минуя их;  
- размещения необходимой протяженности фронта посадки на наземные виды транспорта;  
- создания комфортных условий для пассажиров, ожидающих наземный транспорт;  
- разделения потоков пассажиров, пользующихся маршрутами ООО «Белоярскавтотранс» и пользующихся коммерческими маршрутами.

ТПУ включают две функциональные зоны:   
- транспортную, с расположенными на ней устройствами посадки, высадки, пересадки, увязанную с системой автостоянок пешеходными путями;

- общественную, с объектами обслуживания, офисами, учреждениями управления связи и др.

В транспортных зонах должны соблюдаться следующие важные требования:   
- оптимальность планировочного решения при минимальных затратах времени пассажиров на пересадки;

- соответствие параметров пересадочного узла расчетной мощности пассажиропотоков;   
- обеспечение условий непрерывного нестесненного движения пешеходов с необходимой зрительной ориентацией;

-наличие информации о расположении основных объектов вблизи пересадочного узла;

- зонирование главных пешеходных путей с выделением зон попутного обслуживания;

- размещение автостоянок, элементов благоустройства.

1. Набор специализированных объектов управления, культуры и отдыха, торговли, питания и спорта и насыщение ими ТПУ рекомендуется предусматривать в соответствии с рангом узла взаимодействующих видов транспорта, пассажирообменом в узле и конкретными градостроительными условиями места и города в целом.  
 2. Для пересадочных узлов всех рангов рекомендуется размещение объектов попутного обслуживания.  
 3. При формировании общественно-транспортных центров рекомендуется блокировка транспортных зданий с общегородскими объектами культурно-бытового назначения (гостиница, транспортное агентство, ресторан, кафе, торговый центр, реже - кино- и концертные залы и др.), а также другие формы объединения в зависимости от местных условий.  
Остановочные пункты наземного транспорта в пересадочных узлах следует размещать исходя из минимальной длины пешеходных связей и минимального количества пересечений пешеходами проезжих частей улиц. Целесообразно совмещение остановочных пунктов однонаправленных маршрутов разных типов транспорта.

На привокзальных площадях выделить участки, предназначенные для посадки и высадки пассажиров, стоянки для кратковременного и долговременного хранения (отстоя) средств общественного, специального, грузового и индивидуального транспорта, изолированные от путей движения транзитного транспорта. Размеры и конфигурация соответствующих участков определяются по расчетному количеству, габаритам и условиям маневрирования соответствующих транспортных средств.

В ТПУ необходимо предусматривать использование пространства для размещения транспортных сооружений, площадок для стоянки автомобилей в увязке с наземными зданиями и др. в соответствии со строительными нормами и правилами. Вместимость автостоянок, их объемно-планировочное решение определяются архитектурно-планировочным заданием в зависимости от особенностей участка строительства, его размеров, условий подъезда и выезда, характера застройки и потребностей заказчика.

Дополнительно в соответствии с СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89 разработчиком программы были рассчитаны планируемые места расположения велосипедных дорожек, парковок транспортных средств, схема организации дорожного движения, планируемые места расположения Транспортно-пересадочных узлов, планируемые места расположения остановок общественного транспорта.

#### 1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры городского поселения Белоярский

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

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

2) Государственная программа Ханты-Мансийского автономного округа - Югры «Развитие транспортной системы ханты-мансийского автономного округа - Югры на 2014 - 2020 годы» в редакции Постановления Правительства Югры от 22.11.2015 [№ 427-п](consultantplus://offline/ref=C9EB99A306EF5A3E3E35376B95DDF32879751FB02AEE081051E41004F9B4111DCA0F5C39236F9E9A2B0B9E68QDIDD);

3) Постановление Администрации Белоярского района от 09 декабря 2013 года № 1803 «Об утверждении муниципальной программы Белоярского района «Развитие транспортной системы Белоярского района на 2014-2020 годы»;

4) Решение Думы Белоярского района от 29 октября 2014 года № 484 «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Белоярского района до 2020 года и на период до 2030 года»;

5) Решение совета депутатов городского поселения Белоярский от 21 мая 2010 года № 14 « Об утверждении генерального плана городского поселения Белоярский».

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

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

## **1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры**

В соответствии с инвестиционной политикой автономного округа в сфере дорожного хозяйства, определенной [Стратегией](consultantplus://offline/ref=C9EB99A306EF5A3E3E35376B95DDF32879751FB02AEC0E1256EE1004F9B4111DCA0F5C39236F9E9A2B0B9E69QDI0D) социально-экономического развития Ханты-Мансийского автономного округа до 2020 года и на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства автономного округа от 22 марта 2013 года № 101-рп, приоритетным направлением развития транспортного комплекса в долгосрочной перспективе определена реализация транзитного потенциала автономного округа за счет строительства и расширения таких магистральных транспортных коридоров, как:

- автодорожный маршрут «г. Пермь - г. Серов - г. Ханты-Мансийск - г. Нефтеюганск - г. Сургут - г. Нижневартовск - г. Томск»;

- магистральная автомобильная дорога «г. Тюмень - г. Урай - г. Советский - г. Нягань - г. Белоярский - г. Надым».[[7]](#footnote-7)

В рамках разрабатываемой программы комплексного развития транспортной инфраструктуры города Белоярский предусматривается реализация и финансирование затрат на реконструкцию остановочных павильонов, организация транспортно-пересадочного узла, строительство велосипедных дорожек, пунктов проката велосипедов, расширение и реконструкция улично-дорожной сети, которые позволят существенно улучшить состояние транспортной инфраструктуры города и добиться опережающего роста транспортной инфраструктуры для создания экономических предпосылок для расширения инвестиционного потенциала и создания экономических возможностей по организацию нового бизнеса и производств в городском поселении Белоярский.

Кроме того, предусматривается к реализации ряд мероприятий за счет внебюджетных источников, в частности строительство АЗС, станций техобслуживания.

В целом, необходимо отметить, что финансирование транспортной инфраструктуры города Белоярский ограничено отсутствием целевого финансирования в условиях значительного износа объектов транспортной инфраструктуры.

Разработчиками программы недофинансирование первоочередных мероприятий объектов по ключевым объектам транспортной инфраструктуры оценивается в 1,6 миллионов рублей ежегодно (стоимость реконструкции 2 остановочных павильонов).

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

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

Вместе с тем, следует учесть, что в действующей редакции программы указаны подтвержденные источники финансирования на 2016-2020 год, учитывая актуальный порядок формирования бюджета, зафиксированные в соответствующих федеральных, региональных, муниципальных программах.

При разработке муниципальной программы на временные периоды до 2030 года данные мероприятия будут утверждены в действующих ценах на момент принятия программы.

# **2.Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории городского поселения Белоярский**

#### 2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения

Прогнозные темпы экономического развития города Белоярского указаны в стратегии социально-экономического развития Белоярского района.

Также в соответствии с нормативами градостроительного проектирования рассчитаны в соответствии с СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89 разработчиком программы были рассчитаны планируемые места организации остановок транспортных средств на расстоянии пешеходных подходов не более 250 метров, в коммунальных и складских зонах не более 400 м, в зонах массового отдыха и спорта не более 800 м от главного входа.

Совместно с разработчиком генерального плана г.Белоярского ООО «Терпланпроект» разработчики программы предлагают следующее развитие улично-дорожной сети до 2030 года:

Таблица 24 - Развитие улично-дорожной сети городского поселения Белоярский до 2030 года

| **Наименование мероприятия** | **Тип улицы** | **Протяженность метров** | **Местоположение дороги** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **фед.бюдж** | **бюдж.субъекта** | **бюдж.МО** | **внебюдж** |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 517,02 | дорога микрорайон 6 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 82,66 | дорога микрорайон 6 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 209,48 | дорога микрорайон 6 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 247,7 | дорога микрорайон 6 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 286,72 | дорога микрорайон 5А | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 257,88 | дорога микрорайон 5А | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 201,22 | дорога микрорайон 5А | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 202,17 | дорога микрорайон 5А | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 201,45 | дорога микрорайон 5А | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 169,44 | дорога микрорайон 5А | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 94,4 | дорога микрорайон 5А | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 170,27 | дорога микрорайон 5А | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Реконструируемый | 410,75 | дорога микрорайон 5А | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 570,87 | дорога микрорайон 5А | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 240,33 | дорога микрорайон 5А | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 200,47 | дорога микрорайон 5А | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 307,93 | дорога микрорайон 5А | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 227 | дорога микрорайон 5 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 218,8 | дорога микрорайон 5 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 204,2 | дорога микрорайон 5 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Объездная автомобильная дорога на участке в 6 микрорайоне г.Белоярский. 1 этап, тыс.рублей | Проектируемый | 1138,36 |  | 2018-2020 |  | 50% | 50% |  |
| Реконструкция автомобильных дорог г.Белоярский. 1 этап – участок перекресток ул.Молодости – ул.Центральная до перекрестка ул. Боковая – микрорайон Геологов (окончание),тыс.рублей | Реконструируемый | 1328,86 |  | 2016-2018 |  | 60% | 40% |  |
| «Реконструкция автомобильных дорог г.Белоярский. 2 этап – ул.Центральная (участок Гостиница – ул.Молодости),тыс.рублей | Реконструируемый | 1664 |  | 2018-2020 |  | 50% | 50% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 58 | средняя дорога микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 59 | правый проезд микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 67 | правый проезд микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 69 | дорога ул.Строителей мкр 4А | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 69 | правый проезд микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 89 | правый проезд микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 92 | средняя дорога-правая дорога микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 93 | правый проезд микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 95 | правый проезд микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 120 | правый проезд микрорайон СМУ-25 до пересечения с ул Сухарева | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 412,77 | правый проезд микрорайон СМУ-25 до пересечения с ул Сухарева | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 177 | средняя дорога-правая дорога микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 192 | разворот микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 198 | правый проезд микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 219 | средняя дорога-правая дорога микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 229 | средняя дорога микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 234 | боковой проезд микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 235 | средняя дорога-правая дорога микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 251 | дорога ул.Строителей мкр 4А | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 253 | центральный проезд в микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 258 | правый проезд микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 281 | правый проезд микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 324 | правый проезд микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 324 | средняя дорога микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 348 | центральный проезд в микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 353 | мкр Озерный 2 -правая Набережная | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 371 | средняя дорога микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 381 | средняя дорога микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 385 | правый проезд микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 411 | дорога ул.Барсукова-ул.Строителей | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 413 | средняя дорога микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 431 | правый проезд микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 496 | ул.Сухарева-переулов Северный | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 500 | проезд ул.Южная-Объездная дорога поселок Мирный | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 501 | правая Набережная проезд ул.Су 966 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 659 | правый проезд микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 745 | дорога мкр Мирный к асфальтобетонному заводу СУ 926 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 1231 | садовый участок Корешок-Объезд аэропорта | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 1475 | ул.СУ 966-правая Набережная | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 1541 | Нижняя улица поселок Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 1969 | проезд Су966-оз.Уз.Ун.Новыинклор | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Реконструируемый | 955 | проезд Су966-оз.Уз.Ун.Новыинклор | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Реконструируемый | 517,01 | верхняя улица микрорайон 6А | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 1922,194 | кольцоевой разворот около БО "Северянка" | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Итого |  | **29154,954** |  |  |  |  |  |  |

#### 2.2. Прогноз транспортного спроса городского поселения Белоярский, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта

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

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

Прогноз сценарных условий развития транспортного комплекса городского поселения Белоярский разработан на основании сценарных условий, основных параметров прогноза социально–экономического развития Российской Федерации.

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

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

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

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

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

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

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

Сценарий предполагает строительство мостового перехода через реку Обь в Октябрьском районе, предполагает комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети в городском поселении Белоярском, предполагает рост транспортной инфраструктуры опережающими темпами, развитие кварталов перспективной застройки, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

Таблица 25 - Прогнозные показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок до 2030 года

| **Показатель** | **Ед.изм** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2025** | **2030** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|
|  |
| Количество муниципальных маршрутов | ед. | 9 | 9 | 10 | 10 | 11 | 11 | 12 |
| -по регулируемым тарифам | ед. |  |  |  |  |  |  |  |
| но нерегулируемым тарифам | ед. | 9 | 9 | 10 | 10 | 11 | 11 | 12 |
| Протяженность муниципальных маршрутов | км | 676 | 676 | 706 | 706 | 736 | 736 | 750 |
| по регулируемым тарифам | км |  |  |  |  |  |  |  |
| по нерегулируемым тарифам | км | 676 | 676 | 706 | 706 | 736 | 736 | 750 |
| Охват населенных пунктов регулярным автобусным сообщением | % | 45,5 | 45,5 | 47 | 47 | 52 | 52 | 55 |
| Количество перевезенных пассажиров | чел. | 130 000 | 131 000 | 132 00 | 133 000 | 134 000 | 136 000 | 145 000 |
| Объем субсидий | млн. руб. | 17 000 | 17 000 | 17 000 | 17 000 | 17 000 | 17 000 | 22 000 |
| Пассажирооборот | пкм | 87,9 | 91,3 | 98,8 | 102,4 | 110,4 | 110,4 | 116,9 |

Таблица 26 - Показатели деятельности внутреннего водного транспорта до 2020 года

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показатель** | **Ед.** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2025** | **2030** |
|
| Количество маршрутов | ед. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Протяженность | км | 312 | 312 | 312 | 312 | 312 | 312 | 312 |
| Количество выполненных рейсов | ед. | 90 | 91 | 91 | 91 | 91 | 91 | 91 |
| Количество перевезенных пассажиров | чел. | 1 299 | 1 310 | 1 321 | 1 332 | 1 343 | 1 354 | 1 365 |
| Пассажирооборот | тыс.пкм | 202 644 | 204 360 | 206 076 | 207 792 | 209 508 | 211 224 | 212 940 |

Таблица 27 - Показатели деятельности ОАО «Аэропорт «Белоярский»

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показатели** | **Ед. изм.** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2025** | **2030** |
| Всего вылетов, в т.ч. | выл. | 2 270 | 2 275 | 2 280 | 2 285 | 2 290 | 2 295 | 2 300 |
| Суммарная взлетная масса ВС | тонн | 34 100 | 34 148 | 34 196 | 34 244 | 34 292 | 34 340 | 34 388 |
| Количество обслуженных пассажиров, всего | чел. | 85 050 | 85 100 | 85 150 | 85 200 | 85 250 | 85 300 | 85 350 |
|
|
|
| в т.ч. |  |  |  |  |  |  |  |  |
| отправленных | чел. | 41 359 | 41 384 | 41 408 | 41 432 | 41 457 | 41 481 | 41 505 |
| принятых | чел. | 39 949 | 39 973 | 39 996 | 40 020 | 40 043 | 40 067 | 40 090 |
| транзитных | чел. | 3 740 | 3 742 | 3 745 | 3 747 | 3 749 | 3 751 | 3 753 |
| Обработано груза | тонн | 355 | 360 | 365 | 370 | 375 | 380 | 385 |

Таблица 28 - Показатели внутрирайонных перевозок воздушным транспортом

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **Ед. изм.** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2025** | **2030** |
| Количество перевезенных пассажиров, в том числе: | чел. | 4 000 | 4 030 | 4 060 | 4 090 | 4 120 | 4 150 | 4 180 |
| Маршрут 941/942 | чел | 993 | 1 000 | 1 008 | 1 015 | 1 023 | 1 030 | 1 038 |
| Маршрут 943/944 | чел | 71 | 72 | 72 | 73 | 73 | 74 | 74 |
| Маршрут 945/946 | чел | 1 657 | 1 669 | 1 682 | 1 694 | 1 707 | 1 719 | 1 732 |
| Маршрут 947/948 | чел | 1 279 | 1 289 | 1 298 | 1 308 | 1 317 | 1 327 | 1 337 |

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

При построении прогноза по видам транспорта использовались данные генерального плана города Белоярский, расчеты разработчиков программы.

Таблица 29 – Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры до 2030 года

| **Наименование показателя** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2025** | **2030** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Автомобильный транспорт** | | | | | | | |
| Число ТПУ |  |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 |
| *Число остановочных площадок* |  |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 |
| Вариант 2 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 |
| Вариант 3 | 25 | 25 | 25 | 25 | 30 | 33 | 33 |
| *Пешеходный транспорт* |  |  |  |  |  |  |  |
| Число пешеходных дорожек, пешеходных маршрутов, тротуаров соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения |  |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 4 | 4 |
| *Велосипедное движение, число велодорожек* |  |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 3 | 3 |
| *Велосипедное движение, число пунктов хранения мест* |  |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вариант 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Вариант 3 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 2 | 2 |
| *Парковочное пространство, мест* |  |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | 798 | 1069 | 1069 | 1069 | 1069 | 1069 | 1069 |
| Вариант 2 | 798 | 1069 | 1069 | 1069 | 1069 | 1069 | 1069 |
| Вариант 3 | 798 | 1069 | 1069 | 1069 | 1069 | 9969 | 9969 |
| *Число автостанций (60 пассажиров)* |  |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Вариант 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Вариант 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| **Авиационный транспорт** | | | | | | | |
| *число вертолетных площадок* |  |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Вариант 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Вариант 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| *Взлетно-посадочная полоса* |  |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | текущий ремонт | текущий ремонт | текущий ремонт | текущий ремонт | текущий ремонт | текущий ремонт | текущий ремонт |
| Вариант 2 | текущий ремонт | текущий ремонт | текущий ремонт | текущий ремонт | текущий ремонт | текущий ремонт | текущий ремонт |
| Вариант 3 | текущий ремонт | текущий ремонт | текущий ремонт | текущий ремонт | текущий ремонт | реконструкция | реконструкция |
| *Число аэропортов* |  |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Вариант 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Вариант 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| **Водный транспорт** | | | | | | | |
| *Число причалов* |  |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Вариант 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Вариант 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |

#### 2.4. Прогноз развития дорожной сети

Отдельные участки автомобильных дорог местного значения, особенно в черте города, характеризуются высокой интенсивностью движения, что не позволяет обеспечить выполнение требований к пропускной способности, комфорту и безопасности участников дорожного движения. Для решения данной проблемы требуется строительство новых дорог. Внутрирайонные тенденции в развитии и совершенствовании сети муниципальных автомобильных дорог заключаются в необходимости решения вопросов по повышению степени транспортной связанности населенных пунктов Белоярского района, обеспечения возрастающей потребности населения района в мобильности, транспортной доступности автомобильных маршрутов.

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

На территории городского поселения город Белоярский на «Подьездной автомобильной дороги г. Белоярского» существует пересечение с действующими магистральными газопроводами под расчетным углом 60° диаметром 1,2 м с избыточным давлением газа 5,5 МПА «Надым-Пунга1, Надым –Пунга 2, Надым-Пунга 2 (лупинг), магистральными газопроводами диаметром 1,4 м с избыточным давлением газа 7,5 МПА; Надым-Пунга 3, Надым-Пунга 4, которое не соответствует требованиям технического регламента СП 36.13330.2012, СНиП 2.05.06-85 «Магистральные трубопроводы» раздел 10.3 «Подземные переходы трубопроводов через железные и автомобильные дороги», оказывающих влияние на безопасность и надежность эксплуатации линейной части магистральных газопроводов, а также создающих угрозу техногенных рисков, влияющих на безопасность дорожного движения, так как угол пересечения трубопроводов с автомобильной дорогой должен быть 90°.

Программой предусматривается реконструкция соответствующего участка.

Таблица 30 – Прогнозные значения развития дорожной сети до 2030 года, км

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2025** | **2030** |
| Вариант 1 | 105,3 | 105,30 | 105,30 | 105,30 | 105,30 | 106,44 | 106,44 | 106,44 |
| Вариант 2 | 105,3 | 105,30 | 105,30 | 105,30 | 105,30 | 106,44 | 106,44 | 106,44 |
| Вариант 3 | 105,3 | 105,30 | 105,30 | 105,30 | 105,30 | 106,44 | 129,59 | 129,59 |

#### 

#### 2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

Таблица 31 – Прогнозные значения уровня автомобилизации до 2030 года,ед.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2025** | **2030** |
| Вариант 1 | 12909 | 13009 | 13009 | 13009 | 13009 | 13009 | 13009 | 13009 |
| Вариант 2 | 12909 | 13059 | 13059 | 13059 | 13059 | 13059 | 13059 | 13059 |
| Вариант 3 | 12909 | 13059 | 13059 | 13059 | 13059 | 13059 | 13059 | 13059 |
| в т.ч. легковые автомобили |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | 10931 | 11031 | 11059 | 11059 | 11109 | 11109 | 11109 | 11109 |
| Вариант 2 | 10931 | 11081 | 11081 | 11089 | 11099 | 11109 | 11119 | 11114 |
| Вариант 3 | 10931 | 11081 | 11081 | 11081 | 11081 | 11081 | 11081 | 11081 |
| в т.ч.грузовые автомобили |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Вариант 1 | 1978 | 1978 | 1950 | 1950 | 1900 | 1900 | 1900 | 1900 |
| Вариант 2 | 1978 | 1978 | 1978 | 1970 | 1960 | 1950 | 1940 | 1945 |
| Вариант 3 | 1978 | 1978 | 1978 | 1978 | 1978 | 1978 | 1978 | 1978 |

# 2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Таблица 32 – Прогнозные значения показателей безопасности дорожного движения до 2030 года

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2025** | **2030** |
| Число зарегистрированных ДТП | 147 | 145 | 143 | 141 | 139 | 137 | 135 | 133 |

В результате проводимых мероприятий, предложенных в рамках данной программы, планируется сокращение доли лиц, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, на 25 % по сравнению с 2015 годом.

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

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

ИТС должна решать следующие основные задачи:

- обеспечение повышения пропускной способности транспортной инфраструктуры;

- обеспечение снижения нагрузки на транспортную инфраструктуру от индивидуального и грузового автомобильного транспорта без ущерба для мобильности населения;

- повышение надежности и безопасности функционирования транспортного комплекса;

- повышение удобства пользования услугами транспортного комплекса города.

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

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

- обеспечения актуальной и достоверной информацией о функционировании транспортного комплекса всех участников движения, органов управления транспортным комплексом, участников транспортной деятельности и потребителей услуг транспортного комплекса;

- управления транспортными потоками с минимизацией задержек транспортных средств (в первую очередь городского пассажирского транспорта) и негативного влияния на окружающую среду;

- автоматизации контроля нарушений правил дорожного движения, особенно тех которые влияют на пропускную способность УДС и безопасность движения;

- управления работой пассажирского транспорта, обеспечению надежности его работы и увеличению скорости и регулярности движения;

- мониторинга погодных условий и состояния окружающей среды;

- электронных платежей за транспортные услуги;

Важной является задача по интеграции работы указанных систем между собой.

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

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

- информирование участников движения - обеспечение пользователей ИТС статической и динамической информацией о состоянии транспортной сети, включая модальные перемещения и перемещения посредством трансферов;

- управление дорожным движением и действия по отношению к его участникам - управление движением транспортных средств, пассажиров и пешеходов, находящихся в транспортной сети;

- конструкция транспортных средств - повышение безопасности, надежности и эффективности функционирования транспортных средств посредством предупреждения пользователей или управления системами или агрегатами транспортных средств;

- грузовые перевозки - управление коммерческими перевозками - перемещением грузов и соответствующим транспортным парком, ускорение разрешительных процедур для грузов на национальных и юридических границах, ускорение кроссмодальных перемещений грузов с полученными разрешениями;

- общественный транспорт - функционирование служб общественного транспорта и предоставление информации перевозчикам и пользователям, учитывая аспекты мультимодальных перевозок;

- службы оперативного реагирования - обслуживание инцидентов, определяемых как чрезвычайные обстоятельства (авария);

- электронные платежи на транспорте - трансакции и резервирование в транспортном секторе;

- персональная безопасность, связанная с дорожным движением, - защита пользователей транспортного комплекса, включая пешеходов и участников движения с повышенной уязвимостью;

- мониторинг погодных условий и состояния окружающей среды - деятельность, направленная на мониторинг погоды и уведомление о ее состоянии, а также о состоянии окружающей среды;

- управление и координация при чрезвычайных ситуациях - деятельность, связанная с транспортом, осуществляемая в рамках реагирования на природные катаклизмы, общественные беспорядки или террористические акты;

- национальная безопасность - деятельность, которая непосредственно защищает или смягчает последствия причинения вреда или ущерба физическим лицам и предприятиям, вызванные природными катаклизмами, общественными беспорядками или террористическими актами.

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

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

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

- нарушения ПДД, такие как проезд на запрещающий сигнал и выезд на «забитый» перекресток;

- неэффективное светофорное регулирование, из-за режимов не соответствующих транспортной ситуации, ручного регулирования, применения устаревших технологий управления.

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

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

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

- *управление дорожным движением и действия по отношению к его участникам*, прежде всего, развитие эффективно работающей АСУДД;

- *общественный транспорт*, прежде всего в части совершенствования управления пассажирскими перевозками и повышения уровня надежности его функционирования и информационного обеспечения пользователей;

- *информирование участников движения*, включая создание системы мониторинга транспортной ситуации, необходимой для выработки решений по управлению транспортным комплексом, развития и функционирования АСУДД, он-лайн информирование участников движения;

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

Практическая реализация ИТС в г. Белоярский позволит существенно улучшить качество транспортного обслуживания населения, позволит администрации г. Белоярского своевременно принимать управленческие решения по транспортной отрасли.

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

Разработчиками был применен комплексный подход при разработке программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городского поселения Белоярский.

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

1) авиационный транспорт:

1.1) в зоне взлета посадки, коридоров воздушного движения запрещается строительство объектов транспортной инфраструктуры;

1.2) с целью минимизации воздействия на верхние слои атмосферы и на воздушное воздействие исключается посадка сверхзвуковых самолетов;

1.3) строительство вертолетных площадок по программы планируется с учетом санитарно-защитных зон с целью снижения шумового воздействия с учетом безопасного расстояния 300 метров;

2) автомобильный транспорт:

2.1) создание централизованных мест стоянок автомобилей с соответствующими местами утилизации жидких и твердых бытовых отходов, что исключает попадание материалов в реку и загрязнение почвы в местах хранения автомобилей;

2.2) с целью снижения выбросов в режиме холостого хода, износа дорожного покрытия, дорожной одежды предусмотрена реконструкция основных улиц, магистралей города Белоярский, расширение и строительство новых дорог (для увеличения скорости прохождения основных объектов улично-дорожной сети), что позволит значительно снизить негативное воздействие на окружающую среду;

2.3) дополнительным мероприятием по уменьшению шумового воздействия на жителей городского поселения Белоярский (при наличии соответствующего финансирования) может стать возведение шумопоглощающих панелей на основных его улицах;

2.4) перевод транспорта на газомоторное топливо позволит значительно снизить загрязнение окружающей среды из-за применения двигателей внутреннего сгорания;

3) речной транспорт:

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

4) пешеходное и велосипедное движение:

4.1) ключевые места организации велосипедного движения проложены в местах рекреации вдали от промышленных зон и деловых кварталов, что позволит существенно уменьшить негативное воздействие на жителей городского поселения Белоярский.

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

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

Таблица 34 Прогноз изменения Индекса загрязнения атмосферного воздуха

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2025** | **2030** |
| Индекс загрязнения атмосферного воздуха | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 4 | 3 | 3 |
| повышенное | повышенное | повышенное | низкое | низкое | низкое | низкое | низкое |

#### **3. Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и выбор предлагаемого к реализации варианта**

По итогам анализа и моделирования приведенного в разделе 2 следует, что наиболее оптимальным вариантом, гарантирующим наиболее полное использование возможностей транспортной инфраструктуры и гарантирующим максимальное удовлетворение потребностей населения является Вариант 3.

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

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

# **4.Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта | | | | | | | | |
| 4.1.1.Авиатранспорт | | | | | | | | |
| **Наименование мероприятия** | | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | | | |
| **фед.бюдж** | | | **бюдж.субъекта** | **бюдж.МО** | **внебюдж** |
| Приобретение спецтехники и оборудования | | 2025-2030 |  | | |  |  | 100 |
| Реконструкция искусственных покрытий аэродрома | | 2020-2025 | 100 | | |  |  |  |
| Реконструкция ВПП | | 2025-2030 | 100 | | |  |  |  |
| Развитие вертолетных посадочных площадок | | 2025-2030 |  | | | 100 |  |  |
| Развитие грузовой базы в аэропорту. Строительство грузового склада | | 2025-2030 |  | | | 100 |  |  |
| Субсидирование новых авиаперевозок | | 2016-2017 |  | | |  | 100 |  |
| 4.1.2 Речной транспорт | | | | | | | | |
| **Наименование мероприятия** | | **Планируемые сроки** | | **Источники финансирования, %** | | | | |
| **фед.бюдж** | | **бюдж.субъекта** | **бюдж.МО** | **внебюдж** |
| Реконструкция объектов береговой инфраструктуры | | 2020-2025 | | 100 | |  |  |  |
| Содержание внутренних водных путей | | 2020-2025 | | 100 | |  |  |  |
| Организация круглогодичной навигации: приобретение судна на воздушной подушке | | 2020-2025 | |  | | 100 |  |  |
| Компенсация выпадающих  доходов в связи с  государственным регулированием тарифов на перевозку пассажиров внутренним водным транспортом | | 2020-2025 | |  | |  | 100 |  |
| Развитие речных туристических маршрутов. *Обустройство «зеленых» стоянок* | | 2020-2025 | |  | | 100 |  |  |
| субсидирование речных перевозок | | 2016-2017 | |  | |  | 100 |  |
| 4.2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов | | | | | | | | |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | | | | **Источники финансирования, %** | | | |
| **фед.бюдж** | **бюдж.субъекта** | **бюдж.МО** | **внебюдж** |
| Разработка документа планирования перевозок | 2020-2025 | | | |  |  | 100 |  |
| создание автоматизированной системы управления транспортом с мобильным приложением | 2020-2025 | | | |  |  | 100 |  |
| создание автоматизированной системы оплаты проезда | 2020-2025 | | | |  |  | 100 |  |
| создание ТПУ модульного типа-1 шт | 2020-2025 | | | |  |  | 100 |  |
| Обустройство остановочных павильонов - 8 шт. | 2020-2025 | | | |  |  | 100 |  |
| установка элементов транспортной навигации | 2020-2025 | | | |  |  | 100 |  |
| субсидирование автобусных перевозок | 2016-2017 | | | |  |  | 100 |  |

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

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **фед.бюдж** | **бюдж.субъекта** | **бюдж.МО** | **внебюдж** |
| Организация парковочного пространства | 2025-2030 |  |  | 100 |  |
| Нанесение разметки | 2025-2030 |  |  | 100 |  |
| Изготовление информационных материалов | 2025-2030 |  |  | 100 |  |
| Организации стоянки транспортных средств-2 шт | 2025-2030 |  |  | 100 |  |

4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **фед.бюдж** | **бюдж.субъекта** | **бюдж.МО** | **внебюдж** |
| Создание велодорожек | 2020-2025 |  |  | 100 |  |
| Содержание велодорожек | 2020-2025 |  |  | 100 |  |
| Установка дорожных и информационных знаков | 2020-2025 |  |  | 100 |  |
| Установка ограждений | 2020-2025 |  |  | 100 |  |
| Нанесение разметки | 2020-2025 |  |  | 100 |  |
| 4.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб | | | | | |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **фед.бюдж** | **бюдж.субъекта** | **бюдж.МО** | **внебюдж** |
| Строительство станций техобслуживания- -2шт | 2025-2030 |  |  |  | 100 |
| Стоянка для большегрузных машин-2шт | 2025-2030 |  |  |  | 100 |
| Строительство АЗС-1 шт | 2025-2030 |  |  |  | 100 |
| Приобретение 5 единиц спецтехники | 2025-2030 |  |  |  | 100 |

4.6.Мероприятия по развитию сети дорог поселения город Белоярский

| **Наименование мероприятия** | **Тип улицы** | **Протяженность метров** | **Местоположение дороги** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **фед.бюдж** | **бюдж.субъекта** | **бюдж.МО** | **внебюдж** |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 517,02 | дорога микрорайон 6 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 82,66 | дорога микрорайон 6 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 209,48 | дорога микрорайон 6 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 247,7 | дорога микрорайон 6 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 286,72 | дорога микрорайон 5А | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 257,88 | дорога микрорайон 5А | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 201,22 | дорога микрорайон 5А | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 202,17 | дорога микрорайон 5А | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 201,45 | дорога микрорайон 5А | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 169,44 | дорога микрорайон 5А | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 94,4 | дорога микрорайон 5А | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 170,27 | дорога микрорайон 5А | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Реконструируемый | 410,75 | дорога микрорайон 5А | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 570,87 | дорога микрорайон 5А | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 240,33 | дорога микрорайон 5А | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 200,47 | дорога микрорайон 5А | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 307,93 | дорога микрорайон 5А | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 227 | дорога микрорайон 5 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 218,8 | дорога микрорайон 5 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 204,2 | дорога микрорайон 5 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Объездная автомобильная дорога на участке в 6 микрорайоне г.Белоярский. 1 этап, тыс.рублей | Проектируемый | 1138,36 |  | 2018-2020 |  | 50% | 50% |  |
| Реконструкция автомобильных дорог г.Белоярский. 1 этап – участок перекресток ул.Молодости – ул.Центральная до перекрестка ул. Боковая – микрорайон Геологов (окончание),тыс.рублей | Реконструируемый | 1328,86 |  | 2016-2018 |  | 60% | 40% |  |
| «Реконструкция автомобильных дорог г.Белоярский. 2 этап – ул.Центральная (участок Гостиница – ул.Молодости),тыс.рублей | Реконструируемый | 1664 |  | 2018-2020 |  | 50% | 50% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 58 | средняя дорога микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 59 | правый проезд микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 67 | правый проезд микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 69 | дорога ул.Строителей мкр 4А | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 69 | правый проезд микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 89 | правый проезд микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 92 | средняя дорога-правая дорога микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 93 | правый проезд микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 95 | правый проезд микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 120 | правый проезд микрорайон СМУ-25 до пересечения с ул Сухарева | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 412,77 | правый проезд микрорайон СМУ-25 до пересечения с ул Сухарева | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 177 | средняя дорога-правая дорога микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 192 | разворот микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 198 | правый проезд микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 219 | средняя дорога-правая дорога микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 229 | средняя дорога микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 234 | боковой проезд микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 235 | средняя дорога-правая дорога микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 251 | дорога ул.Строителей мкр 4А | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 253 | центральный проезд в микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 258 | правый проезд микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 281 | правый проезд микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 324 | правый проезд микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 324 | средняя дорога микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 348 | центральный проезд в микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 353 | мкр Озерный 2 -правая Набережная | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 371 | средняя дорога микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 381 | средняя дорога микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 385 | правый проезд микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 411 | дорога ул.Барсукова-ул.Строителей | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 413 | средняя дорога микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 431 | правый проезд микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 496 | ул.Сухарева-переулов Северный | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 500 | проезд ул.Южная-Объездная дорога поселок Мирный | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 501 | правая Набережная проезд ул.Су 966 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 659 | правый проезд микрорайон Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 745 | дорога мкр Мирный к асфальтобетонному заводу СУ 926 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Проектируемый | 1231 | садовый участок Корешок-Объезд аэропорта | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 1475 | ул.СУ 966-правая Набережная | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 1541 | Нижняя улица поселок Озерный 2 | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 1969 | проезд Су966-оз.Уз.Ун.Новыинклор | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Реконструируемый | 955 | проезд Су966-оз.Уз.Ун.Новыинклор | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Улицы и дороги местного значения | Реконструируемый | 517,01 | верхняя улица микрорайон 6А | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Магистральные улицы районного значения | Проектируемый | 1922,194 | кольцоевой разворот около БО "Северянка" | 2025-2030 |  | 95% | 5% |  |
| Итого |  | **29154,954** |  |  |  |  |  |  |

4.7. Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** | | | | **Источники финансирования, %** | | | | | | | |
| **фед.бюдж** | | **бюдж.субъекта** | | **бюдж.МО** | | | **внебюдж** |
| Разработка КСОДД | 2021 | | | |  | |  | | 100 | | |  |
| Установка светофоров-4 шт | 2021 | | | |  | |  | | 100 | | |  |
| Установка отбойников | 2021 | | | |  | |  | | 100 | | |  |
| Изготовление новых знаков | 2021 | | | |  | |  | | 100 | | |  |
| Установка систем ограничения скорости движения | 2021 | | | |  | | 100 | |  | | |  |
| Установка систем контроля скорости движения, систем видеофиксации | 2021 | | | |  | | 100 | |  | | |  |
| Установка систем видеонаблюдения | 2021 | | | |  | | 100 | |  | | |  |
| содержание УДС | 2016 | | | |  | |  | | 100 | | |  |
| Установка систем транспортной безопасности ( рамок) | 2021 | | | |  | | 100 | |  | | |  |
| 4.8.Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем | | | | | | | | | | | | |
| **Наименование мероприятия** | | **Планируемые сроки** | | | **Источники финансирования, %** | | | | | | | |
| **фед.бюдж** | | **бюдж.субъекта** | | | **бюдж.МО** | | **внебюдж** |
| Разработка программного продукта ИТС Белоярский | | 2025-2030 | | |  | |  | | | 100 | |  |
| Установка датчиков на перекрестках | | 2025-2030 | | |  | |  | | | 100 | |  |
| Содержание ИТС | | 2025-2030 | | |  | |  | | | 100 | |  |
| Подключение транспортных средств к системе мониторинга | | 2025-2030 | | |  | |  | | | 100 | |  |
| 4.9. Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения | | | | | | | | | | | | |
| **Наименование мероприятия** | | | **Планируемые сроки** | | **Источники финансирования, %** | | | | | | | |
| **фед.бюдж** | | **бюдж.субъекта** | | | | **бюдж.МО** | **внебюдж** |
| Применение экологических добавок в дорожном полотне | | | 2025-2030 | |  | | 100 | | | |  |  |
| 4.10. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности | | | | | | | | | | | | |
| **Наименование мероприятия** | | | | **Планируемые сроки** | | **Источники финансирования, %** | | | | | | |
| **фед.бюдж** | | **бюдж.субъекта** | | | **бюдж.МО** | **внебюдж** |
| Разработка программы комплексного развития транспортной инфраструктуры | | | | 2025 | |  | |  | | | 100 |  |
| Мониторинг реализации программы | | | | 2017-2030 | |  | |  | | | 100 |  |
| Установка и ремонто-технических средств организации дорожного движения | | | | 2016 | |  | |  | | | 100 |  |

#### 5.Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Мероприятия** | **Финансирование обязательств на 2016-2030 , тыс.рублей** | | | | **Итого** |
| **фед.бюдж** | **бюдж.субъекта** | **бюдж.МО** | **внебюдж** |
| Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры: | - | - | - | - | **0** |
| авиационный транспорт | - | - | - | - | 0 |
| речной транспорт | - | - | - | - | **0** |
| Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов | - | - | - | - | **0** |
| Мероприятия по развитию сети дорог городского поселения Белоярский | - | - | - | - | **0** |
| *строительство дорог* | - | 34 155 | 38 986 | - | **73 142** |
| *реконструкция дорог* | - | 34 155 | 22 807 | - | **56 963** |
| Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности  дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков; | - | - | - | - | **0** |
|  |  |  |  |  |  |
| Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности. | - | - | - | - | **0** |
| **Всего** |  | **68 311** | **61 794** |  | **130104,1** |

\*- финансирование мероприятий на период 2018-2030 гг. будет определено посредством принятия и утверждения финансирования в бюджетах соответствующего уровня на основании разработанной проектно-сметной документации по объектам.

# 6. Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

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

| **Мероприятия** | **Наименование индикатора** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2025** | **2030** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|
|  |
| а) мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры авиационный транспорт | Число вертолетных площадок | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Количество рейсов воздушного транспорта в год, ед. | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 200 | 210 |
| Количество отремонтированных ВПП в год, ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 |
| б) мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов | Число транспортно-пересадочных узлов | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Количество рейсов автомобильного транспорта в год, ед. | 7800 | 7800 | 7800 | 7800 | 7800 | 7900 | 8100 |
| Число остановочных площадок | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 29 | 33 |
| в) мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства | Парковочное пространство, мест | 798 | 1069 | 1069 | 1069 | 1069 | 9969 | 9969 |
| г) мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения | Число новых пешеходных дорожек, тротуаров соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 4 | 8 |
| Число велодорожек | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 3 | 3 |
| Велосипедное движение, число пунктов хранения мест | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 2 | 2 |
| д) мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб; | Число мест стоянок большегрузного транспорта | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
|
| е) мероприятия по развитию сети дорог поселения | Развитие улично-дорожной сети, км | 105,30 | 105,30 | 105,30 | 105,30 | 106,44 | 129,59 | 129,59 |
| Густота автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием | 6,4 | 6,5 | 6,6 | 6,7 | 6,8 | 6,9 | 7 |
| ж) комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков | Число зарегистрированных ДТП | 195 | 190 | 185 | 180 | 175 | 170 | 150 |
| Количество светофорных объектов на УДС, шт. | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 7 | 7 |
| Количество нанесенной дорожной разметки, м2 | 7700 | 7700 | 7700 | 7700 | 7700 | 8000 | 8200 |
| Количество установленных дорожных знаков, ед. | 1460 | 1490 | 1490 | 1490 | 1490 | 1510 | 1540 |
| з) мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем | Число внедренных ИТС | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| и) мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта города Белоярский-сегмент речной транспорт | Число портов | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Количество рейсов водного транспорта в год, ед. | 46 | 46 | 46 | 46 | 46 | 48 | 50 |
| Число причалов | 3 | 3 | 3 | 3 | 4 | 5 | 6 |

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

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

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

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

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

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

Следует отметить, что разработка и утверждение программ комплексного развития социальной инфраструктуры сельских поселений, по общему правилу, относится к полномочиям органов местного самоуправления муниципального района в области градостроительной деятельности (в соответствии с частью 4 статьи 14 Федерального закона от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», пунктом 4 Требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2015 г. № 1050). В то же время, разработка и утверждение таких программ в отношении городских округов и городских поселений, по общему правилами, должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

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

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

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

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

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

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

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

- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти ХМАО – Югра, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);

- запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;

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

- разработка предложений для исполнительных органов власти ХМАО - Югра по включению мероприятий, связанных с развитием объектов транспортной инфраструктуры Белоярского муниципального района, в состав государственных программ.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

- · конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

- · высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

- · создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса муниципального образования должны стать:

на первом этапе (2016-2020гг.):

- ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

- строительство улично-дорожной сети на территории районов нового жилищного строительства;

на втором этапе (2021-2025гг.):

- создание велодорожек и веломаршрутов на территории городского поселения Белоярский;

- реконструкция и модернизация объектов транспортной инфраструктуры;

- расширение парковочного пространства.

на третьем этапе (2026-2030):

- расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;

- дальнейшая интеграция в транспортный комплекс Ханты-Мансийского автономного округа-Югра;

- создание новых объектов транспортной инфраструктуры, отвечающая прогнозируемым потребностям предприятий и населения.

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

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

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

1. Постановление Правительства Ханты-Мансийского автономного округа – Югры от 9 октября 2013 г. N 418-п «О государственной программе Ханты-Мансийского Автономного округа – Югры "Развитие Транспортной системы Ханты-Мансийского Автономного округа – ЮГРЫ НА 2014 - 2020 ГОДЫ" [↑](#footnote-ref-1)
2. Стоимость проекта будет уточнена при разработке проектно-сметной документации. [↑](#footnote-ref-2)
3. Генеральный план городского поселения Белоярский [↑](#footnote-ref-3)
4. Генеральный план городского поселения Белоярский [↑](#footnote-ref-4)
5. Расчетные данные разработчиков на основании данных ГИБДД ОМВД России по Белоярскому району, 2015 год. [↑](#footnote-ref-5)
6. Данные Службы по контролю и надзору в сфере охраны окружающей среды, объектов животного мира и лесных отношений Ханты-Мансийского автономного округа-Югра [↑](#footnote-ref-6)
7. Постановление Правительства Ханты-Мансийского автономного округа – Югры от 9 октября 2013 г. N 418-п о Государственной программе Ханты-Мансийского автономного округа – Югры «Развитие транспортной системы Ханты-Мансийского автономного округа – Югры на 2016 - 2020 годы» [↑](#footnote-ref-7)