



**СЕЛЬСКОЕ ПОСЕЛЕНИЕ ВЕРХНЕКАЗЫМСКИЙ
БЕЛОЯРСКИЙ РАЙОН
ХАНТЫ-МАНСИЙСКИЙ АВТОНОМНЫЙ ОКРУГ – ЮГРА**

СОВЕТ ДЕПУТАТОВ

РЕШЕНИЕ

от 31 мая 2016 года

№ 23

Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Верхнеказымский до 2020 года и на период до 2030 года

В соответствии с пунктом 8 статьи 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации от 29 декабря 2004 года № 190-ФЗ, пунктом 6.1 статьи 17 Федерального закона № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», Совет депутатов сельского поселения Верхнеказымский **р е ш и л:**

1. Утвердить прилагаемую Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Верхнеказымский до 2020 года и на период до 2030 года.
2. Опубликовать настоящее решение в газете «Белоярские вести».
3. Настоящее решение вступает в силу после его официального опубликования.

Глава сельского поселения

Г.Н.Бандысик

УТВЕРЖДЕНА
решением Совета депутатов
сельского поселения Верхнеказымский
от 31 мая 2016 года № 23

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ ВЕРХНЕКАЗЫМСКИЙ ДО
2020 ГОДА И НА ПЕРИОД ДО 2030 ГОДА**

ПАСПОРТ

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры сельского поселения Верхнеказымский до 2020 года и на период до 2030 года
Основание для разработки программы	Федеральный закон от 29.12.2014 № 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 сельского поселения Верхнеказымский, Российская Федерация, 628172, Тюменская область, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, Белоярский район, посёлок Верхнеказымский, 2 микрорайон, дом 26 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 нормативного соответствия и надежности функционирования транспортных систем, способствующих комфортным и безопасным условиям для проживания людей. Задачи программы: а) безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность; б) доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения или нормативами градостроительного проектирования; в) развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на

	<p>территории поселения;</p> <p>г) развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;</p> <p>д) условия для управления транспортным спросом;</p> <p>е) создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;</p> <p>ж) создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;</p> <p>з) условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;</p> <p>и) эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.</p>
<p>Целевые показатели (индикаторы) реализации программы</p>	<p>Строительство 1 остановочной площадки;</p> <p>Увеличение числа парковочных мест до 370 мест;</p> <p>Строительство 71,2 км. дорог улично-дорожной сети;</p> <p>Снижение числа зарегистрированных ДТП до 1;</p> <p>Строительство 2 АЗС;</p> <p>Строительство 1 СТО;</p> <p>Установка 1 светофора Т7;</p> <p>Создание 1 велосипедного маршрута;</p> <p>Строительство 1 порта.</p>
<p>Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры</p>	<p>Мероприятия программы (инвестиционные проекты) направлены на развитие объектов транспортной инфраструктуры по направлениям:</p> <p>а) мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта;</p> <p>б) мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов;</p> <p>в) мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства;</p> <p>г) мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения;</p> <p>д) мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб;</p> <p>е) мероприятия по развитию сети дорог поселений, городских округов:</p> <p>а) комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков;</p> <p>б) мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем;</p>

	<p>в) мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения;</p> <p>г) мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности.</p>
Срок и этапы реализации программы	<p>С 2016 по 2020 годы и на период до 2030 года.</p> <p>Этапы:</p> <p>I этап: 2016-2020гг;</p> <p>II этап: 2021-2025гг;</p> <p>III этап: 2026-2030гг.</p>
Объемы и источники финансирования программы	<p>I этап (2016-2020) – 28,56 млн.рублей из бюджета автономного округа.</p> <p>Объем финансирования программы на период 2021-2030 годы будет уточняться.</p>
Ожидаемые результаты реализации программы	<p>Ввод в эксплуатацию предусмотренных Программой объектов транспортной инфраструктуры в целях обеспечения нормативного соответствия и надежности функционирования транспортных систем, способствующих комфортным и безопасным условиям для проживания людей в сельском поселении Верхнеказымский.</p>

1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

1.1 Социально-экономическая характеристика сельского поселения Верхнеказымский, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

По состоянию на 1 января 2016 года численность сельского поселения Верхнеказымский Белоярского района составляет 1865 человек. Динамика численности населения отражена в Таблице 1.

Таблица 1 - Среднегодовая численности населения сельского поселения Верхнеказымский

Год	Численность, человек	Динамика, человек
2010	1888	-
2011	2008	120
2012	1970	-38
2013	1901	-69
2014	1845	-56
2015	1844	-1

Промышленность сельского поселения Верхнеказымский представлена следующими предприятиями:

- Верхнеказымское линейно-производственное управление магистральных газопроводов ООО «Газпром трансгаз Югорск» - далее Верхнеказымское ЛПУ МГ (транспортировка газа по трубопроводам, производство теплоэнергии и воды);

- Автоколонна № 7 Белоярского управления технологического транспорта и специальной техники (Белоярского УТТ и СТ) ООО «Газпром трансгаз Югорск» (оказание автотранспортных услуг для обеспечения бесперебойного транспорта газа);

- УМП «Городской центр торговли» (выпуск хлеба и хлебобулочных изделий).

Самым крупным предприятием, обеспечивающим значительную часть сельского поселения Верхнеказымский рабочими местами, является Верхнеказымское ЛПУ МГ.

В 2013 году в сельском поселении Верхнеказымский осуществляет свою деятельность 21 индивидуальный предприниматель и 1 крестьянско-фермерское хозяйство. Сферу потребительского рынка представляют 15 магазинов с общей площадью торговых залов 760 кв. метров и 3 объекта общественного питания с числом посадочных мест – 150 мест и площадью залов обслуживания посетителей – 227 кв. метров.

Потребности населения в продовольственных и непродовольственных товарах обеспечиваются предприятиями торговли, общественного питания разных форм собственности. Основная часть оборота розничной торговли в прогнозном периоде 2014-2016 годов будет обеспечиваться представителями малого бизнеса (индивидуальными предпринимателями, осуществляющими свою деятельность без образования юридического лица).

Недостаточный уровень обеспеченности объектами транспортной инфраструктуры предполагает реализацию ряда мероприятий, предусмотренных в муниципальных программах района, а также в схеме территориального планирования Белоярского района. Схема территориального планирования сельского поселения Верхнеказымский 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 федеральных целевых программ в части, затрагивающей территорию района, приоритетных национальных проектов.

С целью развития транспортной инфраструктуры сельского поселения генеральным планом предлагается следующий ряд мероприятий:

1. Строительство причала;
2. Введение дифференциации улично-дорожной сети, с учётом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности движения транспорта на отдельных участках и положения улиц в транспортной схеме сельского поселения;
3. Строительство дорожно-эксплуатационного участка, мощностью 200 км дорог;
4. Строительство двух автозаправочных станций;
5. Строительство станции технического обслуживания на три поста.

При реконструкции и строительстве дорог дорожное полотно необходимо выполнить в твердом железобетонном исполнении для всех улиц и проездов.

Проектом определена следующая протяженность дорог:

Дорога в населенном пункте:

- реконструируемые – протяженность 8124 м, площадь дорожного полотна составляет 56871 м²;

- проектируемые – протяженность 4204 м, площадь дорожного полотна составляет 29431 м².

Проезд:

- реконструируемые – протяженность 3290 м, площадь дорожного полотна составляет 19742 м²;

- проектируемые – протяженность 1006 м, площадь дорожного полотна составляет 6038 м².

Принятые генеральным планом проектные решения необходимо применить в рабочем проектировании с учетом возможного уточнения параметров и характеристик проектируемого объекта транспортной инфраструктуры.

1.2 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Поселение расположено в средней части Белоярского района Ханты-Мансийского автономного округа – Югры, на расстоянии 70 км от административного центра района – г. Белоярского. По южной части территории п. Верхнеказымского проходит автомобильная дорога межмуниципального значения «Андра - Белоярский - граница Ямало-Ненецкого автономного округа», подъезд к г. Белоярский с капитальным типом дорожной одежды. Эта дорога соединяет п. Верхнеказымский с с. Казымом и п. Лыхмой на юго-западе, а также с п. Сосновкой на северо-востоке, по ней осуществляется регулярное автобусное движение. В зимнее время связь с другими поселениями Белоярского района так же осуществляется по автозимникам.

Из объектов других видов транспорта, действующих на территории поселения, следует отметить вертолетную площадку, расположенную в южной части п. Верхнеказымского, и два причала, расположенных в северной части населенного пункта. Сообщение поселка с соседними населенными пунктами при помощи вертолетов осуществляется в течение всего года.

Железнодорожный транспорт на территории Белоярского района отсутствует.

На сегодняшний день поселение в основном обеспечено внешними транспортными связями, однако двух причалов, действующих на территории поселения, оказывается недостаточно для полноценной работы водного транспорта.

1.3. Характеристика сети дорог поселения, городского округа, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог

В настоящее время большая часть улиц и дорог п. Верхнеказымского имеют дорожные одежды капитального типа со сборным железобетонным покрытием. Основные показатели по существующей улично-дорожной сети населенного пункта представлены в таблице ниже.

Таблица 2 - Показатели существующей улично-дорожной сети

№ п/п	Вид покрытия	Площадь покрытия, м ²	Протяженность дорог с данным видом покрытия, км.
1	Сборное железобетонное	105 050	19,2
2	Грунтовое	35 818	5,2
	Итого:	140 868	24,4

Из таблицы 2 видно, что порядка 12 % улиц поселка не имеют дорожных одежд капитального типа, что затрудняет движение по ним в неблагоприятные периоды года.

Пешеходное движение на некоторых улицах осуществляется по их проезжим частям вследствие отсутствия тротуаров.

На территории поселения в настоящее время не имеется автозаправочных станций (далее по тексту – АЗС) и станций технического обслуживания (далее по тексту – СТО). Ремонт и обслуживание автотранспортных средств производятся в гаражах и на территории предприятий.

Хранение индивидуального автотранспорта осуществляется на территории приусадебных участков, а также в гаражах. Общая мощность гаражей, расположенных на территории населенного пункта, составляет 105 машино-мест.

При рассмотрении работы современного транспорта поселения выявлены следующие основные проблемы:

- низкое качество обслуживания автомобильных дорог;
- отсутствие четкой дифференциации улично-дорожной сети по категориям;
- часть улиц не имеет дорожных одежд капитального типа;
- на части улиц отсутствуют тротуары;
- отсутствуют АЗС и СТО.

1.4. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в поселении, городском округе, обеспеченность парковками (парковочными местами)

В связи с расчетным увеличением численности индивидуальных легковых автомобилей на территории поселка 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. Учитывая, что значительная часть населения поселения обеспечена индивидуальным жильем с приквартирными земельными участками, на территории которых, как правило, размещаются гаражи, при расчете потребности гаражей учтены только легковые автомобили, принадлежащие гражданам, проживающим в многоквартирных домах без приквартирных земельных участков. Минимально необходимая мощность гаражей составляет порядка 350 машино-мест. Таким образом, суммарное количество сохраняемых и строящихся гаражей в поселке составит 370 шт. Этого количества гаражей достаточно для размещения 90% расчетного парка легковых индивидуальных автомобилей.

1.5. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока

В основном перевозки осуществляются маршрутными автобусами марки Iveco.

Отправление автобусов осуществляется от магазина «Маяк» 3 раз в день, что достаточно для удовлетворения текущих потребностей в перевозках.

Также осуществляется перевозка на личном автотранспорте владельцев транспортных средств.

Таблица 3 – Информация об основном перевозчике в сельском поселении Верхнеказымский

Маршрут движения	Дни работы	Перевозчик	Марка транспортного средства	Расписание движения		Стоимость проезда
				В пункт назначения	Из пункта назначения	
г. Белоярский - п. Верхнеказымский	1,2,3,4,5	ИП Попов И.Е	Iveco	6:30; 13:00; 17:00	8:30; 14:30; 18:30	250
	6,7			8:00; 17:00	9:30; 18:30	

В поселке имеется два причала для перевозки грузов, расположенных в северной части населенного пункта, из объектов других видов транспорта, действующих на территории поселения, следует отметить вертолетную площадку, расположенную в южной части п. Верхнеказымского. Сообщение поселка с соседними населенными пунктами при помощи вертолетов осуществляется в течение всего года.

Вместе с тем отметим, что пассажиры в основном предпочитают пользоваться автомобильным транспортом по автомобильной дороге межмуниципального значения «Андра - Белоярский - граница Ямало-Ненецкого автономного округа», подъезд к г. Белоярский с капитальным типом дорожной одежды, которая обеспечивает максимальную скорость доставки пассажиров при одновременной оптимальной стоимости перевозки.

1.6. 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 данной территории мероприятия выполняются.

Ранее 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 населенном пункте 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.

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

В основном обслуживанием автомобильных дорог, улично-дорожной сети, межрегиональных и областных дорог окружного значения на территории района осуществляет 10 филиал ОАО «Северавтодор».

Анализ парка и износа транспортных средств показывает, что техника находится в аварийном состоянии, соответственно программой предусматривается закупка техники за счет внебюджетных средств.

Содержание автомобильных дорог внутри поселения осуществляется силами Белоярское УТТ и СТ - Белоярское управление технологического транспорта и специальной техники.

1.8. Анализ уровня безопасности дорожного движения

Анализ безопасности дорожного движения показывает, что в целом показатели невысоки в 2015 году совершено 2 ДТП, в 2014 году 1 ДТП.

Вместе с тем разработчики программ предлагают дополнительные мероприятия по повышению безопасности дорожного движения:

- 1) развитие систем видеонаблюдение внутри поселения;
- 2) установка светофоров по форме Т-7 в непосредственной близости от школ, социальных объектов;
- 3) расширение систем видеофиксации скоростного режима на автомобильной дороге связывающей поселение с городом Белоярский;
- 4) развитие профилактических мероприятий, акций по повышению безопасности дорожного движения, проведение сплошных выборочных проверок путем проведения целевых операций «Тоннель».

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

В рамках реализации муниципальной программы сельского поселения «Защита населения от чрезвычайных ситуаций, обеспечение первичных мер пожарной безопасности и безопасности людей на водных объектах на 2014 - 2016 годы» в 2015 году было закуплено необходимое оборудование и средства для ликвидации пожаров и чрезвычайных ситуаций.

В целях безопасности людей на водных объектах, охране их жизни и здоровья в сельском поселении был утвержден план мероприятий по обеспечению безопасности людей на водных объектах в летний, осенне-зимний период.

1.10. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры сельского поселения Верхнеказымский

В сельском поселении Верхнеказымский 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, перечень к реконструкции, сохранению и проектированию проездов.

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.

Данные объекты отображены на картографических материалах.

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

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 г. № 1734-р (ред. от 11.06.2014 г.) «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 г. № 427-п;

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) Стратегия социально-экономического развития Белоярского района до 2020 года и на период до 2030 года.

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;

5) Генеральный план сельского поселения Верхнеказымский до 2032 года.

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

2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории сельского поселения Верхнеказымский

2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительных перспектив поселения

С точки зрения градостроительных перспектив развития на картографических материалах более подробно указаны планируемые кварталы и участки для развития улично-дорожной сети.

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.

2.2. Прогноз транспортного спроса поселения, 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, за транспортным спросом.

Прогноз сценарных условий развития транспортного комплекса Белоярского района в разработан на основании сценарных условий, основных параметров прогноза социально-экономического развития Российской Федерации.

При разработке сценариев развития транспортного комплекса Белоярского района 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). В Белоярском районе 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 сложившаяся, благодаря введенным санкциям и санкционной политике Европейского союза.

Вариант 2 (умеренно-оптимистичный). На территории Белоярского района 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 Белоярского района 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 4 – 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.	1	1	1	1	1	1	1
-по регулируемым тарифам	ед.							
но нерегулируемым тарифам	ед.	1	1	1	1	1	1	1
Протяженность муниципальных маршрутов	км	89	89	89	89	89	89	89
по регулируемым тарифам	км							
по нерегулируемым тарифам	км	89	89	89	89	89	89	89

Наименование показателя	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2025	2030
<i>соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения, км.</i>								
Вариант 1	0	0	0	0	0	0	0	0
Вариант 2	0	0	0	0	0	0	0	0
Вариант 3	0	0	0	0	0	0	9,5	9,5
<i>Велосипедное движение, число велодорожек</i>								
Вариант 1	0	0	0	0	0	0	0	0
Вариант 2	0	0	0	0	0	0	1	1
Вариант 3	0	0	0	0	1	1	1	1
<i>Парковочное пространство, мест</i>								
Вариант 1	105	105	105	105	105	105	105	105
Вариант 2	105	105	105	105	105	105	105	370
Вариант 3	105	105	105	105	105	370	370	370
<i>Число остановочных павильонов</i>								
Вариант 1	0	0	0	0	0	0	0	0
Вариант 2	0	0	0	0	0	0	0	1
Вариант 3	0	0	0	0	0	1	1	1
Авиационный транспорт								
<i>Число вертолетных площадок</i>								
Вариант 1	1	1	1	1	1	1	1	1
Вариант 2	1	1	1	1	1	1	1	1
Вариант 3	1	1	1	1	1	1	1	1
Водный транспорт								
<i>Число портов</i>								
Вариант 1	2	2	2	2	2	2	2	2
Вариант 2	2	2	2	2	2	2	2	3
Вариант 3	2	2	2	2	2	2	3	3

При построении прогноза по видам транспорта использовались данные генерального плана поселения Верхнеказымский, расчеты разработчиков программы.

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.

Таблица 6 – Прогноз развития дорожной сети в сельском поселении Верхнеказымский до 2030 года

Наименование показателя	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2025	2030
Вариант 1	14,05	14,05	81,05	81,05	81,05	81,05	81,05	81,05
Вариант 2	14,05	14,05	14,05	81,05	81,05	81,05	81,05	81,05
Вариант 3	14,05	14,05	14,05	81,05	81,05	81,05	81,05	85,254

2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

Таблица 7 – Прогноз уровня автомобилизации в сельском поселении Верхнеказымский до 2030 года

Наименование показателя	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2025	2030
Вариант 1	410	410	410	410	410	410	410	410
Вариант 2	410	410	410	410	410	410	410	410
Вариант 3	410	418	427	435	444	453	462	471

2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Таблица 8 - Прогноз показателей безопасности дорожного движения в сельском поселении Верхнеказымский до 2030 года

Наименование показателя	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2025	2030
Число зарегистрированных ДТП	1	1	1	1	1	1	1	1

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. Речной транспорт

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %			
		фед. бюджет	бюдж. субъекта	бюдж. МО	внебюдж
Реконструкция объектов береговой инфраструктуры, создание 1 причала	2020-2025		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
Реконструкция остановочных павильонов	2020-2025			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, 370 мест	2025-2030			100	
Нанесение разметки	2025-2030			100	
Изготовление информационных материалов	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	
Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %			
		фед.бюдж	бюдж.субъекта	бюдж.МО	внебюдж
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 - 1 шт.	2025-2030				100
Строительство АЗС - 2 шт.	2025-2030				100

4.6. Мероприятия по развитию сети дорог поселений

Наименование мероприятия	Тип улицы	Протяженность километров	Местоположение дороги	Планируемые сроки	Источники финансирования, %			
					фед.бюдж	бюдж.субъекта	бюдж.МО	внебюдж
проезд 1 микрорайона	сохраняемый	2,35	н.п.Верхнеказымский	2025-2030				100
проезд 2 микрорайона	сохраняемый	1,3	н.п.Верхнеказымский	2025-2030				100

Наименование мероприятия	Тип улицы	Протяженность километров	Местоположение дороги	Планируемые сроки	Источники финансирования, %			
					фед.бюдж	бюдж.субъекта	бюдж.МО	внебюдж
проезд 4 микрорайона	сохраняемый	0,9	н.п.Верхнеказымский	2025-2030				100
проезд 5 микрорайона	сохраняемый	1,5	н.п.Верхнеказымский	2025-2030				100
подъезд к п. Верхнеказымскому	сохраняемый	4,75	н.п.Верхнеказымский	2025-2030				100
подъезд к ВПП	сохраняемый	1,7	н.п.Верхнеказымский	2025-2030				100
дорога 1 микрорайона	проектируемый	0,574	н.п.Верхнеказымский	2025-2030				100
дорога 2 микрорайона	проектируемый	1,076	н.п.Верхнеказымский	2025-2030				100
дорога 3 микрорайона	проектируемый	0,739	н.п.Верхнеказымский	2025-2030				100
дорога 4 микрорайона	проектируемый	0,874	н.п.Верхнеказымский	2025-2030				100
дорога 5 микрорайона	проектируемый	0,941	н.п.Верхнеказымский	2025-2030				100
Строительство автомобильной дороги Югорск - Советский - Верхний Казым - Надым (до границы ХМАО) на участке Андра - Верхний Казым - Надым (до границы ХМАО), участок км 434 - км 528. Участок км 475 (Сосновка) - км 489 (от поворота на Сорум)	Проектируемый	14	н.п.Верхнеказымский	2016-2018		5,96		
Строительство автомобильной дороги г. Югорск - г. Советский - п. Верхнеказымский, участок км 475 (п. Сосновка) - граница Ханты-Мансийского автономного округа - Югры (ПИР)	Проектируемый	53	н.п.Верхнеказымский	2016-2019		22,6		
Итого		85,254						

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 Т7 у школы-1шт	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		

4.8. Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %			
		фед.бюдж	бюдж.субъекта	бюдж.МО	внебюдж
Установка датчика на остановочном пункте	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
Мониторинг реализации программы	2017-2030			100	
в т.ч. Проведение опросов по удовлетворенности транспортным комплексом, оценка населения качеством предоставляемых услуг транспортным комплексом, уровнем развития транспортной инфраструктуры	2017-2030			100	

5. Оценка объемов и источников финансирования 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.	Задачи программы	Мероприятия	Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %			
					фед.бюдж	бюдж. субъекта	бюдж. МО	внебюдж
	Доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения или нормативами градостроительного проектирования	Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов	Реконструкция остановочных павильонов	2020-2025			100	
			Реконструкция объектов береговой инфраструктуры, создание 1 причала	2020-2025		100		
	Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории	Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства;	Организация парковочного пространства, 265 мест	2025-2030			100	
			Нанесение разметки	2025-2030			100	
			Изготовление информационных материалов	2025-2030			100	

Задачи программы	Мероприятия	Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %			
				Фед.б юдж	бюдж. субъекта	бюдж. МО	внеб юдж
Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в городском поселении Белоярский;	Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения	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	
Условия для управления транспортным спросом	Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб	Строительство станций техобслуживания-1 шт	2025-2030				100
		Строительство АЗС-2 шт	2025-2030				100
Создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;	Мероприятия по развитию сети дорог поселения	проезд 1 микрорайона	2018-2020				100
		проезд 2 микрорайона	2016-2018				100
		проезд 3 микрорайона	2018-2020				100
		проезд 4 микрорайона	2025-2030				100
		проезд 5 микрорайона	2025-2030				100
		подъезд к п. Верхнеказымскому	2025-2030				100
		подъезд к ВПП	2025-2030				100
		дорога 1 микрорайона	2025-2030				100
		дорога 2 микрорайона	2025-2030				100
		дорога 3 микрорайона	2025-2030				100
		дорога 4 микрорайона	2025-2030				100
		дорога 5 микрорайона	2025-2030				100
		Строительство автомобильной дороги Югорск - Советский - Верхний Казым - Надым (до границы ХМАО) на участке Андра - Верхний Казым - Надым (до границы ХМАО), участок км 434 - км 528. Участок км 475	2025-2030			5 960 000	

		(Сосновка) - км 489 (от поворота на Сорум)					
		Строительство автомобильной дороги г. Югорск - г. Советский - п. Верхнеказымский, участок км 475 (п. Сосновка) - граница Ханты-Мансийского автономного округа - Югры (ПИР)	2025-2030			22 600 000	
ж) создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;	ж) комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков;	Разработка КСОДД	2021			100	
		Установка светофоров Т7 у школы-1штг	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		
з) условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;	з) мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем;	Установка датчика на остановочном пункте	2025-2030			100	
и) эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.	и) мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения;	Применение экологических добавок в дорожном полотне	2025-2030		100		
		к) мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности.	Мониторинг реализации программы	2017-2030		100	
Всего, рублей			28 560 000				

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.	Задачи программы	Мероприятия	Наименование индикатора	2016	2017	2018	2019	2020	2025	2030
	Безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности) на территории	Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры авиационный транспорт	<i>Число вертолетных площадок</i>	3	3	3	3	3	3	3
		Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов	<i>Число остановочных площадок</i>	0	0	0	0	1	1	1
	Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории	Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства	<i>Парковочное пространство, мест</i>	105	105	105	105	370	370	370
	Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью	Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения;	<i>Число пешеходных дорожек, тротуаров, соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения</i>	0	0	0	0	0	12,9	12,9
			<i>Велосипедное движение, число пунктов хранения мест</i>	0	0	0	3	3	3	3
	Условия для управления транспортным спросом	Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб	<i>Число мест стоянок большегрузного транспорта</i>	0	0	0	0	0	0	0
Создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности	Мероприятия по развитию сети дорог поселения	<i>Прогноз развития улично-дорожной сети, км</i>	14,0 5	14,0 5	81,0 5	81,0 5	81,0 5	81,0 5	85,2 54	
		Создание приоритетных условий движения транспортных средств общего	Комплексные мероприятия по организации дорожного	<i>Число зарегистрированных ДТП(в целом по району)</i>	2	2	1	1	1	1

	пользования по отношению к иным транспортным средствам	движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков								
	Условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения	Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем	<i>Число внедренных ИТС</i>	0	0	0	0	1	1	1
	Эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры	Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности.	<i>удовлетворенность населения качеством транспортной инфраструктуры</i>	процент опросенных						

7. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории поселения, городского округа разрабатываются в целях обеспечения возможности реализации предлагаемых в составе программы мероприятий

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.

Сегодня, 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 года № 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 года № 1050). В то же время, разработка и утверждение таких программ в отношении городских округов и городских поселений, по общим правилам, 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 мобилизационного плана экономики округа.