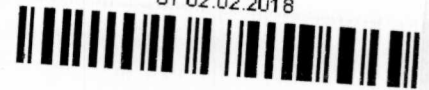




Администрация МО г. Ханты-Мансийска

№ 01-Прав-56/18

от 02.02.2018



**Муниципальное образование
Ханты-Мансийского автономного округа – Югры
городской округ город Ханты-Мансийск**

ДУМА ГОРОДА ХАНТЫ-МАНСИЙСКА

РЕШЕНИЕ

№ 223-VI РД

*Принято
31 января 2018 года*

О программе комплексного
развития транспортной
инфраструктуры города
Ханты-Мансийска
на 2018 – 2033 годы

Рассмотрев проект Решения Думы города Ханты-Мансийска «О программе комплексного развития транспортной инфраструктуры города Ханты-Мансийска на 2018 – 2033 годы», руководствуясь частью 1 статьи 69 Устава города Ханты-Мансийска,

Дума города Ханты-Мансийска РЕШИЛА:

1. Утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры города Ханты-Мансийска на 2018 – 2033 годы согласно приложению к настоящему Решению.
2. Настоящее Решение вступает в силу после дня его официального опубликования.

**Председатель
Думы города Ханты-Мансийска**

**Глава
города Ханты-Мансийска**

_____ **К.Л. Пенчуков**

_____ **М.П. Ряшин**

*Подписано
31 января 2018 года*



*Подписано
31 января 2018 года*

**Программа
комплексного развития транспортной инфраструктуры
города Ханты-Мансийска
на 2018 – 2033 годы**

Паспорт программы

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры города Ханты-Мансийска на 2018-2033 годы (далее - программа)
Основание для разработки программы	Градостроительный кодекс Российской Федерации; Постановление правительства Российской Федерации от 25.12.2015 №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»; Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р «О транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года»; Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010-2021 годы)», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 05.12.2001 № 848; государственная программа Ханты-Мансийского автономного округа - Югры «Развитие транспортной системы Ханты-Мансийского автономного округа - Югры на 2016-2020 годы», утвержденная постановлением Правительства Ханты-Мансийского автономного округа - Югры от 09.10.2013 № 418-п; Решение Думы города Ханты-Мансийска от 29.01.1998 №3 «Генеральный план города Ханты-Мансийска».
Заказчик программы	Администрация города Ханты-Мансийска, г. Ханты-Мансийск ул. Дзержинского д.6
Разработчик программы	Управление транспорта, связи и дорог Администрации города Ханты-Мансийска, г. Ханты-Мансийск, ул. Мира д.34
Цели и задачи программы	Цель: Обеспечение сбалансированного перспективного развития транспортной инфраструктуры, обеспечивающей безопасность участников дорожного

	<p>движения, доступность ее объектов для всех категорий граждан, качество и эффективность транспортного обслуживания населения города Ханты-Мансийска.</p> <p>Задачи:</p> <ul style="list-style-type: none"> - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности), на территории города Ханты-Мансийска; - доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования города Ханты-Мансийска; - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории города Ханты-Мансийска; - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности; - развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в городе Ханты-Мансийске; - создание условий для управления транспортным спросом; - создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам; - создание условий для пешеходного и велосипедного продвижения населения; - обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры.
<p>Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Прирост протяженности сети автомобильных дорог местного значения в результате строительства новых автомобильных дорог. 2. Прирост протяженности велосипедных дорожек. 3. Увеличение площади объектов парковочного назначения в границах улично-дорожной сети. 4. Снижение очагов аварийности на улично-дорожной сети. 5. Увеличение объема перевозок пассажиров

	<p>общественным транспортом.</p> <p>6. Увеличение доли выполненных рейсов маршрутными транспортными средствами от плановых рейсов.</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> <ol style="list-style-type: none"> 1. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования. 2. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта. 3. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного движения. 4. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта. 5. Мероприятия по развитию сети дорог города. 6. Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков.
<p>Сроки и этапы реализации программы</p>	<p>Срок реализации программы 16 лет</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 этап: 2018 – 2020 годы; 2 этап: 2021 – 2024 годы; 3 этап: 2025 – 2029 годы; 4 этап: 2030 – 2033 годы.
<p>Объемы и источники финансирования программы (всего)</p>	<p>Общий объем средств на реализацию программы комплексного развития транспортной инфраструктуры города Ханты-Мансийска составляет 10 181 858,3 тыс. рублей и предусмотрен в составе муниципальной программы «Развитие транспортной системы города Ханты-Мансийска».</p> <p>Объем финансирования программы будет уточняться исходя из объемов финансирования муниципальной программы.</p>

1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры города Ханты-Мансийска.

1.1. Анализ положения Ханты-Мансийского автономного округа – Югры в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения города Ханты-Мансийска в структуре пространственной организации Ханты-Мансийского автономного округа – Югры

Состояние и уровень развития инфраструктуры является определяющим фактором конкурентоспособности региональной экономики. Особое значение имеет транспорт, обеспечивающий функционирование производительных сил территории.

В соответствии с Законом Ханты-Мансийского автономного округа-Югры от 08.04.2010 №65-оз «О статусе административного центра Ханты-Мансийского автономного округа-Югры» город Ханты-Мансийск осуществляет функции административного центра Ханты-Мансийского автономного округа - Югры (входит в состав Тюменской области), расположен в Западно-Сибирской низменности на правом берегу реки Иртыш, в 20 км от места слияния двух крупнейших рек Сибири - Иртыша и Оби.

Площадь территории муниципального образования составляет 33 776 га, протяженность улично-дорожной сети города – около 162,2 км. Часть территории городского округа занимают пойменные территории, затапливаемые паводковыми водами. Река Иртыш огибает город и является его естественной границей с юго-востока, юга и запада.

Климатическая зона, в которой расположен город Ханты-Мансийск, характеризуется ярко выраженным умеренным континентальным климатом с продолжительной суровой зимой с ветрами и коротким, жарким летом. Территория городского округа приравнена к районам Крайнего Севера.

Ханты-Мансийск имеет сформированную транспортную инфраструктуру, развивается как точка пересечения путей автомобильного, воздушного и речного транспорта.

1.2. Социально-экономическая характеристика города, характеристика градостроительной деятельности на территории города, деятельности в сфере транспорта, оценка транспортного спроса.

Численность постоянного населения на 01.01.2017 года составила 98692 чел. (по итогам 2015 года – 96936 чел.).

Среднегодовая численность населения увеличилась на 1,7% и составила 97814 чел. (по итогам 2015 года – 96145 чел.).

Естественный прирост составил 1110 чел. Миграционный прирост населения составил 638 чел.

Динамика показателей уровня жизни населения:

доходы на душу населения составили 47 460,40 руб.;

среднемесячная заработная плата составила 69107,3 руб. или 102,5% (соответствующий период 2015 года – 67448,0 руб.).

Система общего образования в городе Ханты-Мансийске представлена образовательными организациями всех уровней образования: дошкольными образовательными, общеобразовательными, профессиональными

образовательными организациями, образовательными организациями высшего образования.

Дополнительное образование предоставляют 16 организаций разной ведомственной принадлежности системы образования, культуры и спорта, а также негосударственные образовательные учреждения, имеющие лицензию на ведение образовательной деятельности.

По основным видам промышленной продукции объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами по крупным и средним предприятиям составил 11994,2 млн. руб. или 123,2% к соответствующему периоду 2015 года (9737,1 млн. руб.).

Наибольшую долю в промышленном производстве занимают предприятия по производству, передаче и распределению электроэнергии, газа и воды – 93,7% (соответствующий период 2015 года – 92,8%).

Предприятиями местной промышленности выпускается продукция для внутреннего потребления и реализации на территории города.

По состоянию на 01.01.2017 года в городе Ханты-Мансийске в сфере предоставления жилищно-коммунальных услуг осуществляют деятельность 24 предприятия различной формы собственности, в том числе 5 муниципальных предприятий («Водоканал», «Ханты-Мансийскгаз», «Горэлектросети», «Дорожно-эксплуатационное предприятие», «Жилищно-коммунальное управление»), 1 предприятие, созданное в форме открытого акционерного общества со 100% долей акций муниципального образования в уставном капитале (ОАО «УТС»), АО «Информационно-расчетный центр» города Ханты-Мансийска и 4 товарищества собственников жилья.

Удельный вес общей площади жилых помещений, оборудованной одновременно водопроводом, водоотведением (канализацией), отоплением, горячим водоснабжением, газом или напольными плитами к общей площади жилых помещений возрос с 71,2% до 72,8%.

Градостроительная деятельность на территории города Ханты-Мансийска осложнена серьезными пространственными ограничениями, связанными с тем, что основная селитебная зона зажата с трех сторон рекой и аэропортом.

Тенденции игнорирования объективных закономерностей и приоритет быстрой финансовой выгоды, получаемой от жилищного строительства, привели к тому, что синхронное развитие транспортной системы не осуществляется, и сейчас внутри городской застройки практически не остается места для расширения транспортной сети.

Продолжает расти автомобилизация населения города темпом выше среднероссийского и соответственно растет спрос на пропускную способность улично-дорожной сети.

Комплексное развитие транспортной инфраструктуры в городе Ханты-Мансийске - необходимое условие экономического, политического и социально-культурного развития города.

Ежегодный рост населения города, ввод в эксплуатацию жилых комплексов обуславливает необходимость развития транспортной инфраструктуры для удовлетворения потребности населения города.

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

Транспортная инфраструктура города Ханты-Мансийска представляет собой совокупность всех видов и предприятий транспорта, как выполняющих перевозки, так и обеспечивающих их выполнение и обслуживание. На территории города в качестве отдельных элементов транспортной инфраструктуры функционируют объекты:

- автомобильного транспорта;
- воздушного транспорта;
- внутреннего водного транспорта.

На территории города Ханты-Мансийска расположено 2 крупных объекта транспортной инфраструктуры – аэропорт «Ханты-Мансийск» и Авторечвокзал.

Воздушное сообщение как на внутренних Российских так и на международных авиалиниях осуществляется аэропортом «Ханты-Мансийск». Протяженность взлетно-посадочной полосы составляет: 2800x45 м. По итогам 2016 года воздушным транспортом перевезено 230108 пассажиров.

Железнодорожное сообщение с городом Ханты-Мансийском отсутствует. Желаящие воспользоваться услугами данного вида транспорта пользуются автомобильным сообщением до ближайших железнодорожных станций, расположенных в г. Пыть-Ях 259 км от г. Ханты-Мансийска и ст. Демьянское 244 км (Тюменской области). Также железнодорожные вокзалы располагаются в городах автономного округа: Сургут, Нижневартовск и Нягань.

В системе речного сообщения России вокзальный комплекс Ханты-Мансийск следует рассматривать, как регионально значимый, в силу ограниченности речного сообщения Обь-Иртышским бассейном. Вокзальный комплекс занимает ключевую роль в системе речного сообщения Ханты-Мансийского автономного округа - Югры, являясь крупнейшим пунктом приема и отправления пассажиров речным транспортом в регионе. Пассажирские суда обеспечивают связь города со многими поселками и городами Ханты-Мансийского автономного округа - Югры.

Перевозка пассажиров и грузов речным транспортом осуществляется ОАО «Северречфлот».

Автомобильный транспорт является основой транспортного комплекса города Ханты-Мансийска. Несмотря на наличие других видов транспорта, автомобильный транспорт наиболее хорошо развит и несет основную нагрузку по доставке грузов и пассажиров.

Пассажирские перевозки автомобильным транспортом в городе Ханты-Мансийске осуществляют: ОАО «Ханты-Мансийское автотранспортное предприятие» и индивидуальные предприниматели. По итогам 2016 года общественным транспортом по регулярным маршрутам города перевезено 5391,2 тыс. пассажиров.

Город Ханты-Мансийск имеет два автомобильно-транспортных выхода:

1. Связывает город с восточной частью автономного округа (далее – граница ЯНАО) и югом Тюменской области. Данный выход осуществляется по федеральной автомобильной дороге Тюмень – Ханты-Мансийск;

2. Соединяет город с западной частью автономного округа и имеет выход на границу со Свердловской областью. Данный выход обеспечивается региональной автомобильной дорогой «ЮГРА» которая находится в ведении Департамента дорожного хозяйства и транспорта Ханты-Мансийского автономного округа – Югры.

В целом данная транспортная схема входит в Северный широтный коридор, который должен связать между собой города Пермь, Качканар, Серов, Ивдель, Югорск, Советский, Ханты-Мансийск, Нефтеюганск, Сургут, Нижневартовск, Стрежевой и Томск.

1.4. Характеристика сети дорог города, параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств), оценка качества содержания дорог

Общая протяженность улиц и дорог города Ханты-Мансийска в 2016 году составила 162,2 км и увеличилась по сравнению с 2015 годом на 10,6 км. Доля автомобильных дорог с твердым покрытием от общей протяженности дорог в 2016 году составила 97,7%, увеличившись по сравнению с прошлым годом на 0,2%.

Большая часть магистральной улично-дорожной сети (далее – УДС) города Ханты-Мансийска имеет 2 полосы движения в двух направлениях. В целом, магистральную улично-дорожную сеть города Ханты-Мансийска можно отнести к сети малой не прямолинейности. Это означает, что градостроителям и транспортным инженерам города удалось сформировать сеть без значительных перепробегов для автомобилей. Конфигурацию сети города можно оценить, как хорошую.

Существующую улично-дорожную сеть города Ханты-Мансийска, условно можно разделить на два контура: внешний, образованный автомобильными дорогами и улицами, трассированными на территории муниципального образования и имеющими соответствующий контроль доступа, а также «внутреннюю» городскую уличную сеть. Топологически «внутренняя» УДС города представляет собой несколько обособленных районов. Можно выделить Самаровскую, Нагорную, Центральную и прочие системы магистралей, имеющие единственную связь с другими системами (ОМК, СУ-967). Наиболее сложно организованной является Центральная система, которая представляет собой равномерную прямоугольную сеть улиц. Менее сложно организованы Нагорная и Самаровская системы магистралей. Важнейшие и наиболее густонаселенные районы – Самарово, Центральный и Нагорный – связаны между собой слабо. Основным связующим коридором является ул. Гагарина. Причем, если первые два района на данный момент имеют альтернативные связи в виде Объездной и Восточной объездной дорог, то Нагорный район связан с прочими частями города единственной улицей Гагарина.

Дорожно-транспортные сооружения города Ханты-Мансийска представляют собой 5 искусственных сооружений (транспортных развязок и мостов) и 7 внеуличных пешеходных переходов. Большая часть искусственных сооружений расположена на магистрали, проходящей вокруг города Ханты-Мансийска. Это совокупность улиц Луговая, Свободы, Восточная и Объездная. Здесь находятся 4 из 5 искусственных сооружений города. Единственная транспортная развязка, расположенная внутри городской застройки, – развязка на пересечении улиц Чехова – Гагарина.

В целях обеспечения безопасности дорожного движения, регулирования транспортных потоков и информирования участников дорожного движения, улично-дорожная сеть города оборудована техническими средствами организации дорожного движения:

общее количество светофорных объектов составляет 50 шт.;

общее количество дорожных знаков составляет 4 708 шт., из них в 2016 году заменено 1096 шт.;

нанесено 402 км горизонтальной дорожной разметки и 41 тыс. кв.м. разметки пешеходных переходов.

По территории города проходят участки автодорог федерального и регионального значений.

В городе можно выделить несколько групп перекрестков с интенсивностью движения более 4000 ед./ч. по всем направлениям (особо загруженные); 3000-4000 ед./ч. (загруженные); 2500-3000 ед./ч. (средняя загрузка); менее 2500 ед./ч. (загрузка ниже среднего).

К загруженным узлам можно отнести 6 узлов:

- 1) Конева – Свободы – Гагарина – 3723 ед./ч.;
- 2) Объездная – Новая – Студенческая – 3454 ед./ч.;
- 3) Чехова – Гагарина – 3316 ед./ч.;
- 4) Энгельса – Промышленная – 3354 ед./ч.;
- 5) Мира – Объездная – 3068 ед./ч.;
- 6) Объездная – Промышленная – 3000 ед./ч.

Существует также 5 узлов средней загрузки:

- 1) Мира – Восточная объездная – 2884 ед./ч.;
- 2) Луговая – Свободы – 2851 ед./ч.;
- 3) Чехова – Калинина – 2810 ед./ч.;
- 4) Объездная – Зеленодольская – 2690 ед./ч.;
- 5) Энгельса – Комсомольская – 2518 ед./ч.

Кроме узлов со средней и высокой загрузкой существует примерно 30 узлов с загрузкой ниже среднего.

Данная интенсивность движения на улично-дорожной сети города Ханты-Мансийска указывает, что город вошел в фазу автомобилизации, когда часть улиц загружена на среднем уровне, а часть имеет высокую интенсивность движения. В городе Ханты-Мансийске существует несколько улиц с интенсивностью движения около 1500 ед./ч. в одном направлении:

- 1) улица Объездная – до 1540 ед./ч.
- 2) улица Гагарина – до 1480 ед./ч. (утро в сторону центра).

Доля грузовых автомобилей на улично-дорожной сети города Ханты-Мансийска составляет от 0,5 до 2,5%. Наибольшая доля грузового транспорта наблюдается на улице Объездной.

Легковые автомобили в городе Ханты-Мансийске как и во всех городах Российской Федерации, преобладают в потоке. Доля легковых автомобилей колеблется от 93 до 99%. Наибольшая доля легковых автомобилей зафиксирована в центральной части города и на улицах внутри жилой застройки.

Интенсивность движения по встречным направлениям показывает низкий коэффициент пространственной неравномерности. Это говорит о том, что жители города интенсивно используют объездные дороги для движения как в центр города, так и на периферию.

Качество содержания городских дорог высокое. Особенно в сравнении с качеством дорог других городов Сибири, Урала или Центральной России.

Сложившейся в городе сети улиц и дорог на сегодняшний день в целом удается обслуживать город в транспортном отношении и пока обеспечивать потребителей ресурса пропускной способности сети на приемлемом уровне.

1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации, обеспеченность парковками (парковочными местами).

С каждым годом увеличивается количество транспортных средств, состоящих на учете в Ханты-Мансийске, по состоянию на 01.01.2017 года 32 676 ед. транспорта, что на 3,5 % больше, чем по состоянию на 01.01.2016 году 31 586 ед.

№ п/п	Вид транспортного средства	Количество транспортных средств					
		01.01.2016 г.			01.01.2017 г.		
		Физические лица	Юридические лица	Итого	Физические лица	Юридические лица	Итого
1	Легковые	21 200	2 427	23 627	21755	2591	24346
2	Грузовые	1915	1960	3875	1948	2044	3992
3	Автобусы	495	915	1410	499	944	1443
4	Мототранспорт	842	54	896	863	54	917
5	Прицепы	972	274	1246	1143	304	1447
6	Полуприцепы	184	348	532	184	347	531
	Итого	25 608	5 978	31 586	26392	6284	32676

Уровень автомобилизации жителей города Ханты-Мансийска – свыше 310 единиц автотранспорта на 1000 жителей.

В городе нет достаточного количества парковок для автомобильного транспорта. Особенно остро стоит проблема парковок в центральной части. Неправильно припаркованные автомобили создают помехи для движения транспорта, в том числе и транспорта общего пользования. Автомобильный транспорт, как правило, паркуется на примыкающей к тротуару полосе движения транспорта либо на зеленых зонах.

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

Перевозку пассажиров автомобильным транспортом в городе Ханты-Мансийске выполняют ОАО «Ханты-Мансийское автотранспортное предприятие» и индивидуальные предприниматели. Перевозка жителей города осуществляется по 18 городским маршрутам, 8 из которых являются социально значимыми. Общая протяженность сети маршрутов регулярных перевозок составляет около 550 км.

Ежедневно на городские маршруты выходит около 110 единиц подвижного состава.

В 2016 году автомобильным общественным транспортом перевезено 5391,2 тыс. чел.

Региональной службой по тарифам Ханты-Мансийского автономного округа - Югры устанавливаются предельные максимальные тарифы на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по внутриокружным и межобластным маршрутам, автомобильным общественным транспортом в городском и пригородном сообщении. В целях обеспечения материальными ресурсами (топливом, шинами, запасными частями и др.) необходимого количества транспортных средств, выпускаемых перевозчиком на маршрут, с учетом требований по безопасности перевозок, обеспечения экономически устойчивой деятельности перевозчика ежегодно из бюджета города Ханты-Мансийска перевозчику предоставляется субсидия в целях возмещения затрат, возникших в связи с оказанием услуг по перевозке пассажиров в границах муниципального образования город Ханты-Мансийск по регулируемым тарифам.

Центральная часть города Ханты-Мансийска значительно отличается от других частей города загрузкой пассажиров. В утренний час пик наибольшую загрузку имеет улица Комсомольская – до 732 пасс./час. Чуть меньшая нагрузка приходится на параллельную улицу Пионерская – 683 пасс./час, где организовано односторонне движение.

Восточная часть центра имеет несколько направлений движения пассажирского транспорта. Поэтому пассажиропотоки разделяются на несколько улиц – Чехова, Мира и Ленина. Нагрузка соответственно распределяется на три улицы и значительно снижается по сравнению с улицей Комсомольская. По улице Чехова зафиксирован пассажиропоток 390 пасс./час, по улице Мира – до 236 пасс./час.

Помимо центральных улиц, высокую нагрузку имеет улица Гагарина. На данной улице пассажиропоток достигает значения в сторону центра 915 пасс./час. Обратное направление менее загруженное, здесь пассажиропоток имеет значение 550 пасс./час.

В центре города в вечерний «час пик» наиболее загружен участок улицы Комсомольская, где пассажиропоток достигает 826 пасс./час. Высокая загрузка отмечена также на улице Пионерская, значение пассажиропотока на которой достигает до 691 пасс./час. Необходимо отметить высокую загрузку на улице

Чехова: 502 пасс./час в сторону улицы Строителей, 402 пасс./час в обратном направлении.

В вечерний «час пик», как и в утренний, высокую загрузку пассажирами имеет улица Гагарина: в сторону автовокзала - 725 пасс./час. Обратное направление по улице Гагарина менее загружено, и пассажиропоток здесь составляет 640 пасс./час.

В целом, можно отметить факт, что на участках вне зоны, ограниченной улицами Гагарина, Чехова – Пионерская, нагрузка резко падает по сравнению с центром. На магистралях вне этой зоны пассажиропоток максимально достигает 150 пасс./час в одном направлении.

Еще одной отличительной особенностью пассажиропотоков города Ханты-Мансийска является их направленность в сторону центра, то есть при движении от периферии к центру пассажиропоток постепенно нарастает, в обратном направлении пассажиропоток снижается.

1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения.

Пешеходное и велосипедное движение осуществляется по тротуарам и велосипедным дорожкам.

Учитывая рост автомобилизации, особое внимание должно уделяться разработке системных решений по обеспечению безопасности движения с учетом особенностей движения транспорта и пешеходов в городской среде. Строительство транспортных пересечений и пешеходных переходов в разных уровнях, исключение доступа пешеходов на скоростные городские автомагистрали, устройство пешеходных и велосипедных дорожек вдоль автомобильных дорог, проходящих через город.

Размещение пешеходных и велосипедных дорожек в границах полосы отвода автомобильной дороги должно осуществляться в соответствии с документацией по планировке территории. Протяженность велосипедных дорожек составляет 9,7 км.

В настоящее время при проектировании реконструкции участков улично-дорожной сети в обязательном порядке учитывается строительство пешеходных и велосипедных дорожек.

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

Организация дорожного движения на территории города Ханты-Мансийска определена таким образом, чтобы исключить движение грузовых автомобилей и автомобилей, осуществляющих перевозку крупногабаритных и опасных грузов, в центральной части города. Для этих целей движение таких автомобилей организовано по объездным автодорогам: ул. Объездная, ул. Восточная объездная, ул. Студенческая.

Интенсивность движения грузового транспорта на обходных магистралях города существенно превышает показатели, характерные для внутренних улиц города. В составе всего потока грузовых автомобилей преобладают автомобили с разрешенной максимальной массой до 3,5 т.

Важнейшим звеном транспортной системы города является грузовой транспорт, который играет ведущую роль в перевозках грузов внутри города.

В настоящее время актуальной проблемой организации движения грузовых автомобилей в городах стало несоответствие веса – габаритных характеристик грузовых автомобилей дорожным условиям. Иными словами, узкие улицы городов отрицательно влияют на условия движения автопоездов. Грузовые автомобили плохо вписываются в повороты, создают помехи другим участникам движения. Кроме того, грузовые автомобили полной массы зачастую составляют 50 и более тонн. При этом конструкция дорожной одежды улиц и дорог зачастую не соответствует такой нагрузке, производимой автомобилями, что приводит к интенсивному разрушению покрытия дорожной одежды.

На работах по содержанию и текущему ремонту улично-дорожной сети города занято около 115 единиц коммунальной и дорожной техники. В целом работа коммунальных и дорожных служб оценивается как удовлетворительная.

1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения.

В 2016 году на автодорогах города зарегистрировано на 2,0% больше ДТП, чем за аналогичный период прошлого года (далее – АППГ), что в абсолютных цифрах составило 142 дорожно-транспортных происшествий на 139, в результате которых ранено 190 человек (+1,0% к АППГ – 188), погибло 2 человека (+100% к АППГ - 1).

С участием пешеходов зарегистрировано 42 дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП) (меньше на 5,0% к АППГ - 44), при которых погибших нет (уровень прошлого года) и 42 человека получили травмы различной степени тяжести (меньше на 5,0% к АППГ - 45). По вине пешеходов произошло 12 ДТП (меньше на 29% к АППГ - 17).

Всего же сотрудниками отдела ГИБДД МОМВД России «Ханты-Мансийский» за 2016 год пресечено 25182 (-8% к АППГ-27417) нарушений правил дорожного движения, из них нарушений ПДД пешеходами – 1001 (рост в два раза к АППГ – 479).

Наиболее аварийным периодом в Ханты-Мансийске считается время с 13.00 до 14.00 час. В этот период происходит более 8% всех происшествий.

Количество дорожно-транспортных происшествий в рабочие дни несколько выше, чем в выходные. Так, наиболее аварийным днем является вторник – 17,8% дорожно-транспортных происшествий от всех происшествий. Также высокие показатели аварийности в пятницу и среду. Фактически все рабочие дни имеют показатели аварийности выше средне недельных значений.

В целом, результаты распределения дорожно-транспортных происшествий по месяцам показывают, что в городе Ханты-Мансийске после декабря количество дорожно-транспортных происшествий постепенно снижается и

достигает минимума в августе. Затем с августа по декабрь наблюдается постепенный рост количества происшествий.

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

Автомобильный транспорт и объекты его инфраструктуры относятся к основным источникам загрязнения окружающей среды. Специфика автотранспортных источников загрязнения характеризуется:

- высокими темпами роста количества автомобилей, в первую очередь легковых;
- высокой токсичностью выбросов автотранспорта;
- сложностью технической реализации средств защиты от загрязнения окружающей среды;
- пространственным распределением автомобилей и непосредственной близостью к жилым районам.

Ежегодное увеличение автотранспорта на городских дорогах негативным образом влияет на экологическую ситуацию в городе, особенно в зоне жилой застройки, расположенной вблизи улиц с наиболее интенсивным движением.

Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат около 200 компонентов. Углеводородные соединения отработавших газов, наряду с токсическими свойствами, обладают канцерогенным действием (способствуют возникновению и развитию различных заболеваний). Таким образом развитие транспортной инфраструктуры без учета экологических требований существенно повышает риски возникновения различных заболеваний населения.

Условия быстрого роста автомобильного парка приводят к еще большему возрастанию негативного воздействия на окружающую среду. С учетом этого при проведении конкурсов на организацию транспортного обслуживания населения включен один из оценочных показателей экологический класс транспортных средств.

В целом уровень негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения в городе не носит угрожающего характера, требующего немедленных мер реагирования.

1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры города.

Размещение основных объектов транспортной инфраструктуры города осуществляется в соответствии с Генеральным планом города Ханты-Мансийска, которым предусмотрено перспективное размещение транспортных искусственных сооружений - мостов, путепроводов, развязок в разных уровнях, а также вокзалов - автобусных, речных и других объектов.

Генеральным планом города предусматривается развитие сложившейся структуры улично-дорожной сети города, строительство новых магистральных улиц, на расчетный период до 2033 года.

Утвержденные проекты планировки территории муниципального образования городской округ город Ханты-Мансийск:

№ п/п	Наименование проекта планировки	Реквизиты документа об утверждении
1.	Проект планировки и проект межевания территории, расположенной в районе ул. Урожайная – Ломоносова – Олимпийская – Землеустроителей	Постановление Администрации города от 08.09.2015 №1032
2.	Проект внесения изменений в документацию по планировке территории береговой зоны города Ханты-Мансийска	Постановление Администрации города от 22.05.2015 №630
3.	Проект планировки и проект межевания территории микрорайона «Иртыш» в границах улиц Зеленодольская – Объездная – Конева – Восточная объездная города Ханты-Мансийска	Постановление Администрации города от 13.03.2015 №464
4.	Проект планировки и проект межевания территории для реализации строительства линейного объекта «ЛЭП 10 кВ для электроснабжения ДНТ «Черемхи», «Черемхи-2», «Самаровское», «Уют», «Иртыш», «Иртыш-2», «Заречье» с РП, ТП 10/0,4 кВ и распределительными сетями 10/0,4 кВ дачных участков»	Постановление Администрации города от 13.03.2015 №464
5.	Проект планировки и проект межевания территории микрорайона «Солдатское поле» в границах улиц Гагарина – Лермонтова города Ханты-Мансийска	Постановление Администрации города от 22.04.2014 №309
6.	Проект планировки и проект межевания территории микрорайона «Западный» в границах улиц Студенческая – Энгельса – Елены Сагандуковой города Ханты-Мансийска	Постановление Администрации города от 10.04.2013 №354
7.	Проект планировки и проект межевания территории микрорайона «Восточный» в районе пер. Геофизиков в городе Ханты-Мансийске	Постановление Администрации города от 10.04.2013 №355
8.	Проект планировки и проект межевания в районе ул. Индустриальная в городе Ханты-Мансийске	Постановление Администрации города от 19.10.2012 №1182
9.	Документация по планировке территории микрорайона «Восточный» города Ханты-Мансийска (2 очередь)	Постановление Правительства Ханты-Мансийского автономного округа – Югры от 26.02.2010 №80-п
10.	Документация по планировке территории береговой зоны города Ханты-Мансийска	Постановление Правительства Ханты-Мансийского автономного округа – Югры от 26.02.2010 №78-п
11.	Проект планировки и межевания территории, ограниченной	Постановление Администрации города от 29.06.2009 №480

	ул.Землеустроителей – Урожайная – Олимпийская – Ломоносова (14263 кв.м)	
12.	Проект планировки и межевания квартала, расположенного в районе ул.Студенческая – Строителей	Постановление главы города от 19.05.2009 №370
13.	Проект планировки и проект межевания территории 1-й очереди Восточного микрорайона в городе Ханты-Мансийске	Постановление главы города от 21.08.2008 №709
14.	Проект планировки и проект межевания объекта «Жилой микрорайон по ул.Объездной в г.Ханты-Мансийске»	Постановление главы города от 02.11.2007 №731

Анализ запланированных мероприятий по развитию объектов транспортной инфраструктуры позволяет сделать вывод о том, что до 2020 года планируется строительство улиц и дорог как магистральных так местного значения.

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

Функционирование и развитие транспортной инфраструктуры осуществляется в соответствии с:

- Градостроительным кодексом Российской Федерации;
- Постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
- Распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р «О транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года»;
- Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010-2021 годы)», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 05.12.2001 № 848;
- Бюджетным кодексом Российской Федерации;
- государственной программой Ханты-Мансийского автономного округа - Югры «Развитие транспортной системы Ханты-Мансийского автономного округа - Югры на 2016-2020 годы», утвержденной постановлением Правительства Ханты-Мансийского автономного округа - Югры от 09.10.2013 № 418-п.
- муниципальной программой «Развитие транспортной системы города Ханты-Мансийска» на 2016-2020 годы, утвержденной постановлением Администрации города Ханты-Мансийска от 18.10.2013 №1346.

Основным документом территориального планирования города Ханты-Мансийска является Генеральный план города Ханты-Мансийска, утвержденный Решением Думы города Ханты-Мансийска от 29 января 1998 года №3.

Реализация Генерального плана города Ханты-Мансийска осуществляется согласно Правил землепользования и застройки территории города Ханты-Мансийска, утвержденных Решением Думы города Ханты-Мансийска от 26 сентября 2008 года №590, а также путем выполнения мероприятий, которые предусмотрены комплексными и муниципальными программами, Стратегией

социально-экономического развития города Ханты-Мансийска до 2020 года и на период до 2030 года, утвержденной Решением Думы города Ханты-Мансийска от 30 марта 2015 года №633-V РД, Комплексной программой социально-экономического развития города Ханты-Мансийска до 2020 года, утвержденной Решением Думы города Ханты-Мансийска от 22 декабря 2014 года №567-V РД, иными нормативными правовыми актами.

При разработке мероприятий в Комплексной схеме организации дорожного движения города Ханты-Мансийска использовались положения Концепции развития транспортной инфраструктуры города Ханты-Мансийска.

Информация, изложенная в проектах планировки и проектах межевания территории муниципального образования городской округ город Ханты-Мансийск использована при разработке мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры города Ханты-Мансийска.

Разработанные в Комплексной схеме организации дорожного движения мероприятия по развитию улично-дорожной сети в целом соответствуют действующим документам территориального планирования, документации по планировке территории и документам стратегического планирования территории города Ханты-Мансийска.

1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.

Финансирование мероприятий по содержанию и развитию транспортной инфраструктуры осуществляется за счет средств бюджета города Ханты-Мансийска и бюджета Ханты-Мансийского автономного округа – Югры.

Объем финансирования мероприятий недостаточен, что обусловлено ограниченными возможностями бюджета города Ханты-Мансийска. Принятие на федеральном и региональном уровне нормативных правовых актов, предусматривающих предоставление бюджету города субсидий, позволяет привлечь дополнительные средства на выполнение мероприятий по содержанию и развитию транспортной инфраструктуры города.

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

2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития.

Прогнозные показатели социально-экономического развития города Ханты-Мансийска определены с учетом сценарных условий Министерства экономического развития Российской Федерации, предложенных министерством дефляторов, приоритетов и целевых индикаторов социально-экономического развития, сформулированных в «Комплексной программе социально-экономического развития города Ханты-Мансийска до 2020 года», утвержденной Решением Думы города Ханты-Мансийска от 22.12.2014 №567-VPД.

Отправной точкой для оценки целого ряда показателей служит прогноз роста численности населения города Ханты-Мансийска, которое, ожидается, к 2020 году составит 120,0 тыс. человек, а к 2030 году – 155 тыс. человек.

Постоянное увеличение численности населения и рост рождаемости будет создавать нагрузку на объекты социальной инфраструктуры. Вместе с тем развитие механизмов государственно-частного партнерства в сфере капитального строительства позволит решить проблему очереди в детские сады, по меньшей мере, в отношении детей 3-6 лет, и перевести общеобразовательные организации преимущественно на односменный режим работы.

Градостроительный потенциал Ханты-Мансийска недостаточен в плане развития вширь по причине ограничений природного характера. Практически с трех сторон город окружает река Иртыш, относительно большие территории в городской черте являются поймой реки. В данной ситуации перспективным представляется уплотнение застройки центральной части города в результате сноса деревянных домов и освоения новых территорий.

Преодолеть ограниченность территории города и тем самым расширить его потенциал возможно за счет развития агломерации. Стратегия социально-экономического развития Ханты-Мансийского автономного округа – Югры до 2020 года и на период до 2030 года предусматривает преобразование пространства округа в 7 агломераций, в том числе создание «Большого Ханты-Мансийска», в который войдут сам город и все окрестные поселения в стокилометровой зоне автотранспортной доступности от столицы Югры.

2.2. Прогноз транспортного спроса города Ханты-Мансийска, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории города Ханты-Мансийска.

Учитывая тенденции роста парка легковых автомобилей, к 2033 году возможно снижение уровня перевозок пассажиров транспортом общего пользования. Однако, ряд мероприятий, проводимых в городе, в том числе по оптимизации сети маршрутов транспорта общего пользования будет способствовать привлечению пассажиров в транспорт общего пользования и отказу граждан от поездок в центр города на личном автомобильном транспорте.

Избыточная концентрация рабочих мест в центре города Ханты-Мансийска приводит к ежедневным утренним транспортным потокам из граничных районов города к его центру и обратно в вечернее время.

В связи с вышеизложенным предполагается, что до 2033 года не произойдет значительных изменений в направлениях движения пассажирских транспортных потоков и транспортного спроса населения.

Планируется проведение работ по оптимизации маршрутов грузового транспорта. Комплекс предлагаемых мероприятий позволит ограничить проезд грузового автотранспорта по центральным (основным) участкам улично-дорожной сети города.

Оптимизация маршрутов движения грузового автотранспорта позволит снизить разрушение дорог центральной части города, снизить уровень дорожно-

транспортных происшествий, уменьшить «заторы», а также снизить степень шумового воздействия на организм человека и улучшить экологическую обстановку во всем городе.

Имеющийся в городе Авторечвокзал соответствует действующим требованиям и потребностям жителей города в транспортном обслуживании.

2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

Развитие транспортной инфраструктуры города Ханты-Мансийска определено Генеральным планом и действующими государственными и муниципальными программами. В результате реализации запланированных мероприятий повысится доступность общественного транспорта и других объектов транспортной инфраструктуры. Увеличится количество обустроенных в соответствии с требованиями безопасности дорожного движения пешеходных переходов, тротуаров и велодорожек.

К основным проблемам развития транспортной системы относятся:

- рост автомобильного парка;
- увеличение потребности жителей города в перемещениях;
- градостроительно-планировочные проблемы развития городской территории;
- слабое развитие велотранспортной инфраструктуры;
- увеличение интенсивности использования индивидуального транспорта;
- убыточность пассажирских перевозок на маршрутах с малым пассажиропотоком;
- продолжающееся снижение объёма перевозок по социально значимым маршрутам и перераспределение его на коммерческий маршрутный транспорт;
- значительные интервалы движения (более 15 мин.) на социально значимых маршрутах;
- не развитая система информирования пассажиров о фактическом времени прибытия на остановку транспортных средств.

В целях преодоления этих негативных тенденций и обеспечения приоритетного развития транспортной инфраструктуры необходима разработка комплекса мероприятий по ее развитию и совершенствованию.

Муниципальная программа «Развитие транспортной системы города Ханты-Мансийска» на 2016-2020 годы, утвержденная постановлением Администрации города Ханты-Мансийска от 18.10.2013 №1346, является одним из важнейших средств реализации целенаправленной долгосрочной политики по дальнейшему развитию транспортной инфраструктуры и повышению безопасности дорожного движения. На сегодняшний день для обеспечения необходимой пропускной способности, безопасности дорожного движения, комфортного проживания населения города Ханты-Мансийска необходимо продолжение работ по:

- строительству новых и реконструкции, модернизации существующих улиц и дорог;

созданию современной системы управления и регулирования дорожным движением;

применению технических средств организации дорожного движения с использованием инновационных дорожных технологий и материалов;

повышению комплексной безопасности дорожного движения и устойчивости транспортной системы;

обеспечению необходимого количества автомобильных парковок и стоянок, в том числе многоуровневых, вне основной проезжей части улиц и дорог;

оптимизации маршрутной сети общественного транспорта.

За счет проведения работ по созданию современной системы управления и регулирования дорожным движением, оптимизации маршрутов грузового и пассажирского транспорта общего пользования, организации парковочного пространства планируется уменьшение интенсивности движения транспорта и увеличение пропускной способности на основных магистралях города и, следовательно, уменьшение уровня негативного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду и здоровье населения.

Применение программного метода в решении проблем транспортной инфраструктуры позволяет обеспечить эффективное планирование, выделить направления финансирования, определить приоритетность тех или иных мероприятий, распределить полномочия и ответственность между органами исполнительной власти на муниципальном уровне.

Предполагается создание в городе транспортно-логистического центра для взаимодействия автомобильного, воздушного и водного транспорта, который будет включать:

- строительство высокотехнологичных производственно-складских объектов и комплексной инфраструктуры придорожного сервиса;

- создание современных и эффективных систем инженерно-технического, коммуникационного и информационного обеспечения;

- внедрение современных информационных технологий отслеживания отправок, оптимизации загрузки транспорта, ведения информационного обмена, учёта и документооборота;

- привлечение крупных транспортно-экспедиторских компаний, специализирующихся на доставке грузов с применением информационных сетевых и терминальных технологий организации перевозочного процесса и контрактной логистики;

- создание эффективной распределительной сети для развивающихся крупных розничных структур и сетей, а также магазинов-складов оптовой и мелкооптовой продажи товаров.

Транспортно-логистический центр будет оказывать следующие услуги: разгрузка товара; погрузка (выдача) товара; приемка товара по количеству; хранение товара; постоянный контроль и учет движения переданных на хранение товаров; формирование заказа по заявке заказчика; предоставление необходимой информации заказчику.

Таким образом, действующий логистический центр, а также реконструированные под актуальные потребности города и благоустроенные

улицы и дороги будут способствовать росту инвестиционной привлекательности Ханты-Мансийска. Новый облик улично-дорожной сети создаст особую эстетику места, повысит уровень комфортности проживания в городе.

2.4. Прогноз развития дорожной сети города Ханты-Мансийска.

Развитие улично-дорожной сети направлено на решение проблемы недостаточной пропускной способности отдельных улиц и дорог, нехватки благоустроенных парковок, все более остро обнаруживающейся по мере роста автомобилизации населения. Особое внимание будет уделяться обустройству парковок в районе крупных торговых центров. Также с учетом современных тенденций развития Ханты-Мансийска предполагается дальнейшая прокладка автодорог в осваиваемые отдаленные микрорайоны города, районы нового многоэтажного и коттеджного строительства, в промышленные зоны, на которых предполагается реализация крупных инвестиционных проектов. Результатом деятельности в данном русле станет недопущение перегрузок транспортных магистралей города в часы пик и повышение транспортной доступности отдаленных территорий города.

Благоустройство дорожной инфраструктуры города. Продолжение работы по формированию эстетичного, современного, запоминающегося облика окружной столицы, по которой удобно ездить в силу качественного дорожного покрытия и удобно ориентироваться по причине достаточного числа дорожных и иных информационных указателей.

Планируется нормативно закрепить использование таких материалов дорожного покрытия, которые снизят риск провалов дорожного полотна вследствие плавающих грунтов и подземных родников, с гарантированным сроком службы не менее 10 лет. Одновременно внедрение данной инновационной технологии, апробированной на всей территории России и за рубежом, позволяет строить «дороги без щебня».

Необходимость принятия планировочных и конструктивных решений по улучшению улично-дорожной сети требуется в ближайшее время. В противном случае транспортная инфраструктура города Ханты-Мансийска будет ухудшаться с каждым годом, что неминуемо приведет к замедлению темпов социально-экономического развития, потере инвестиционной привлекательности города и ухудшению условий проживания горожан.

В части развития парковочного пространства можно прогнозировать рост количества плоскостных парковок вблизи жилой застройки, а также на дворовых территориях. Кроме того, при наличии достаточного спроса возможно строительство многоуровневых платных паркингов в районах новой комплексной застройки за счет частных инвесторов, которыми могут выступать сами застройщики.

2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.

На основании имеющихся данных и в соответствии с генеральным Планом города Ханты-Мансийска составлен прогноз роста уровня автомобилизации в городе Ханты-Мансийске.

Прогноз уровня автомобилизации в городе Ханты-Мансийске

Год	Автомобилей / 1000 жителей	Год	Автомобилей / 1000 жителей
2014	297	2024	419
2015	315	2025	429
2016	331	2026	438
2017	347	2027	447
2018	361	2028	456
2019	374	2029	464
2020	386	2030	472
2021	397	2031	480
2022	408	2032	487
2023	419	2033	494

В настоящее время предпосылки для снижения показателя в дальнейшем отсутствуют. Можно утверждать, что на расчетный период уровень автомобилизации достигнет отметки в 400-500 авт./1000 чел.

Городские автомобильные дороги предназначены для пропуска автомобильных потоков значительного объема и с высокой скоростью. Поэтому их необходимо трассировать вне пятна застройки, по возможности исключая любой контакт пешеходов с дорогой.

На городских улицах ситуация должна быть прямо противоположной. Недопустимой практикой является уменьшение количества светофоров, строительство внеуличных пешеходных переходов, что стимулирует водителей к движению с высокими скоростями в условиях городской застройки.

В городе необходимо максимально внедрять принципы успокоения движения, в т.ч.: сужение полос движения до минимальных значений, установленных нормативными документами, уменьшение количества полос движения там, где это не сказывается критично на пропускной способности системы в целом, повсеместное внедрение искусственных неровностей, изменение трасс некоторых улиц для снижения предела комфортной для водителя скорости.

Помимо уменьшения скорости потока до оптимальных с точки зрения максимизации пропускной способности 40...50 км/ч, данные мероприятия приведут к резкому уменьшению травматизма при дорожно-транспортных происшествиях (ДТП).

2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.

Обеспечение безопасности дорожного движения за счет предотвращения дорожно-транспортных происшествий, вызванных неудовлетворительными дорожными условиями. Снижению рисков аварий по вине пешеходов будет способствовать установка дорожных ограждений у пешеходных переходов со светофорным регулированием. В рамках реконструкции дорог отдельно будут предусматриваться работы, направленные на ликвидацию аварийно-опасных участков дорог.

Информатизация и интеллектуализация управления транспортом не только предотвратит проблему транспортных пробок, неизбежную, если учесть рост числа единиц автотранспорта, но также повлияет на безопасность дорожного движения, следующие нововведения:

- создание системы интеллектуального управления светофорами;
- создание круглосуточного городского диспетчерского центра управления пассажирскими перевозками.

Благодаря запланированным мероприятиям прогнозируется снижение очагов аварийности с 17 до 4 единиц.

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

По прогнозу уровень автомобилизации населения города Ханты-Мансийска продолжит расти. С учётом ожидаемого увеличения численности населения города парк только легковых автомобилей будет увеличиваться. Численность автобусов, микроавтобусов маршрутных такси, грузового и специального автотранспорта существенно не изменится. Указанная динамика позволяет утверждать, что автомобильный транспорт по-прежнему останется основным источником загрязнения экосистемы города.

3. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры, их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры. Выбор предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.

Целью программы является развитие транспортной инфраструктуры, обеспечивающей безопасность участников дорожного движения, доступность ее объектов для всех категорий граждан, качество и эффективность транспортного обслуживания населения города Ханты-Мансийске, которая направлена на решение сложившихся проблем. Постановка цели связана с реализацией Указа Президента Российской Федерации от 07.05.2012 №596 «О долгосрочной государственной экономической политике» и соответствует приоритетам социально-экономического развития города Ханты-Мансийска.

Строительство и реконструкция улиц и дорог являются основными мероприятиями по развитию сети в городах. Строительство новых магистралей в

городах позволяет создавать новые транспортные связи, связывающие различные районы, а также создавать дублирующие направления движения для существующих улиц и дорог. Реконструкция магистралей представляет собой повышение существующих транспортно-эксплуатационных параметров, для улучшения условий движения и повышения безопасности дорожного движения. Обычно при реконструкции магистралей увеличивается число полос для движения транспорта, также увеличивается их ширина. Как правило, к новому строительству и реконструкции магистралей, приступают в условиях, когда организационно-технические мероприятия исчерпали свои возможности, а реконструкция отдельных перекрестков не дает нужного эффекта. Отличительной особенностью реконструкции и нового строительства является необходимость разработки новой проектной документации, которая должна проходить государственную экспертизу. Обычно сроки разработки проектной документации растягиваются на период от 6 месяцев до 3 лет, что накладывает свой отпечаток на срок реализации данных мероприятий. Обычно в период «ближайшие перспективы» (5 лет) сложно реализовать большое количество мероприятий по развитию улично - дорожной сети, поэтому на краткосрочную перспективу в практике организации дорожного движения в большей мере используются мероприятия организационно-технического характера. Необходимо отметить, что развитие сети делится на два направления. Первое направление – это строительство улиц внутри жилых микрорайонов и районов, в задачи которых входит непосредственное транспортное обслуживание проживающего там населения. Второе направление – это магистральные улицы и дороги, соединяющие районы и микрорайоны между собой. Задача данных магистралей осуществлять транспортные связи между районами, микрорайонами и промышленными территориями города, а также внешнюю связь города с другими населенными пунктами. Развитие улиц внутри жилых кварталов, предусматривает значительный запас пропускной способности, поэтому транспортные проблемы на данных улицах не возникают. Кроме того, транзитное движение через жилые микрорайоны по возможности должно быть полностью исключено.

Для достижения поставленной цели программа предусматривает решение следующих задач:

- безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности), на территории города Ханты-Мансийска;
- доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования города Ханты-Мансийска;
- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории города Ханты-Мансийска;

- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;
- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в городе Ханты-Мансийске;
- создание условий для управления транспортным спросом;
- создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
- создание условий для пешеходного и велосипедного продвижения населения;
- обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

Данной Программой предусматривается 3 варианта развития транспортной инфраструктуры города Ханты-Мансийска:

- Вариант 1 «Оптимистичный». Данный вариант предполагает развитие транспортной инфраструктуры в полном соответствии с положениями Генерального плана и проектов планировки территорий, с реализацией всех предложений по реконструкции и строительству объектов транспортной инфраструктуры;

- Вариант 2 «Реалистичный». Данный вариант предполагает развитие транспортной инфраструктуры на уровне, необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения и транспортной доступности основных центров тяготения, сложившихся на территории города с учетом изменений транспортного спроса во времени. Данный вариант предполагает реконструкцию существующей улично-дорожной сети и строительство отдельных участков дорог. Состав мероприятий для данного сценария развития представлен в разделе 6 настоящей программы.

- Вариант 3 «Пессимистичный». Данный вариант предполагает обеспечение потребностей и безопасности передвижения путем выполнения локальных ремонтно-восстановительных работ, без строительства новых крупных инфраструктурных объектов.

Ниже представлены укрупнённые показатели вариантов развития транспортной инфраструктуры.

Укрупнённая оценка показателей развития транспортной инфраструктуры для предлагаемых вариантов

Показатель	Ед. изм.	Варианты развития		
		Оптимистичный	Реалистичный	Пессимистичный
Индекс нового	%	73	13	0,0

Показатель	Ед. изм.	Варианты развития		
		Оптимистичный	Реалистичный	Пессимистичный
строительства, %				
Доля дорог, не отвечающих нормативным требованиям, в %	%	0	0	0
Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования	км	235	198	175
Удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования	%	99,0	98,7	98,0
Средний коэффициент загрузки участков УДС в час-пик	-	0,49	0,77	0,91

Вариант 3 имеет самую низкую стоимость реализации из всех предложенных вариантов развития транспортной инфраструктуры. При этом к недостаткам варианта 3 можно отнести неспособность улично-дорожной сети удовлетворять прогнозируемому транспортному спросу к концу расчетного периода.

Серьезный негативный результат реализации варианта 3 обусловлен, прежде всего тем, что вариант 3 не предусматривает строительство новых инфраструктурных объектов, что понижает транспортную связность территории и устойчивость транспортной системы города при прогнозируемом росте объемов транспортного спроса.

К достоинствам варианта 1 можно отнести повышение эффективности функционирования транспортной системы города в случае его реализации. Положительный эффект обусловлен тем, что вариант 1 предусматривает строительство новых участков улично-дорожной сети и объектов транспортной инфраструктуры, что повышает транспортную связность территории и

устойчивость транспортной системы города при прогнозируемом росте объемов транспортного спроса.

К недостаткам варианта 1 можно отнести невозможность его реализации при существующем и прогнозируемом на ближайшую перспективу уровне бюджетной обеспеченности.

В связи с этим, в рамках реализации настоящей программы предлагается выбрать вариант 2 (реалистичный) как оптимальный в сложившейся ситуации. С одной стороны, данный вариант предполагает не на столько значительное увеличение протяженности улично-дорожной сети, как вариант 1. С другой стороны, данный вариант, также предполагает строительство важных инфраструктурных объектов, а также реконструкцию и строительство улично-дорожной сети, что приводит к повышению связности и устойчивости функционирования улично-дорожной сети города.

При этом объем инвестиционных проектов, предусмотренных данным вариантом, более реально обеспечить бюджетным финансированием. Кроме того, при реализации данного варианта в зависимости от экономической ситуации возможна корректировка как в сторону оптимистичного сценария, так и в сторону пессимистичного.

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

Мероприятия по развитию транспорта общего пользования.

1. «Организация транспортного обслуживания населения автомобильным, внутренним водным транспортом в границах городского округа город Ханты-Мансийск» необходима реализация следующих мероприятий:

1) Организация транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом по городским маршрутам;

2) Организация транспортного обслуживания населения внутренним водным транспортом по дачным маршрутам.

3) Оптимизация маршрутной сети города с учетом реконструкции и ремонта дорог и строительства жилого фонда и объектов социального назначения.

4) Создание общегородского диспетчерского центра управления перевозками на пассажирском транспорте;

5) Строительство и реконструкция остановочных пунктов.

Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового транспорта.

1) Строительство улиц и дорог жилого комплекса "Иртыш" в микрорайоне Гидронамыв 1 этап;

2) Реконструкция улиц и проездов в г. Ханты-Мансийске, Рябиновая - Посадская - Югорская - Лермонтова;

3) Реконструкция улиц и проездов в г. Ханты-Мансийске, Промышленная - Сирина - Северная;

4) Выполнение ремонтных работ по устранению колеиности на улично-дорожной сети города Ханты-Мансийска;

5) Увеличение площади объектов парковочного назначения в границах улично-дорожной сети путем строительства парковок в том числе многоуровневых.

Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного движения.

1) Строительство велосипедных дорожек и велосипедных парковок у объектов социального назначения, транспортной инфраструктуры;

2) Обустройство пешеходных переходов в соответствии с национальными стандартами, устройство перильных ограждений.

Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта.

1) Создание в городе транспортно-логистического центра для взаимодействия автомобильного, воздушного и водного транспорта;

2) Внедрение современных информационных технологий отслеживания отправок, оптимизации загрузки транспорта, ведения информационного обмена, учёта и документооборота;

3) Привлечение крупных транспортно-экспедиторских компаний, специализирующихся на доставке грузов с применением информационных сетевых и терминальных технологий организации перевозочного процесса и контрактной логистики.

Мероприятия по развитию сети дорог города.

Строительство, реконструкция, капитальный ремонт и ремонт объектов улично-дорожной сети города необходима реализация следующих мероприятий:

1) Ремонт улицы Аграрная;

2) Строительство улицы Урожайная – Ломоносова – Землеустроителей;

3) Реконструкция автомобильной дороги по ул. Тихая на участке от Широтного коридора до ул. Аграрная;

4) Реконструкция транспортной развязки в районе улиц Гагарина – Свободы;

5) Строительство улично-дорожной сети микрорайона «Западный»;

6) Устройство дорог и проездов в микрорайоне «Восточный» вдоль ул. Индустриальная с ее реконструкцией или капитальным ремонтом;

7) Строительство автомобильной дороги от ул. Дзержинского до ул. Объездная, с устройством транспортных развязок на пересечении ул. Дзержинского – ул. Розина и ул. Дзержинского – ул. Объездная (автодорога «Югра»);

8) Реконструкция улицы Пионерская в городе Ханты-Мансийске:

1 этап – от кольца (ул. Строителей - ул. Студенческая) до ул. Крупской;

2 этап – от ул. Крупской до ул. Калинина;

9) Строительство автомобильной дороги в районе жилого комплекса Югорская звезда с выездом на ул. Студенческая (в районе МДЭП и пожарной части №132).

10) Строительство улично-дорожной сети микрорайона Береговая зона.

11) Строительство улично-дорожной сети микрорайона «Восточный».

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

Повышение комплексной безопасности дорожного движения и устойчивости транспортной системы необходима реализация следующих мероприятий:

1) Создание системы мониторинга параметров транспортных потоков и автоматизированное управление светофорными объектами в зависимости от интенсивности движения транспорта;

2) Модернизация и эксплуатация системы информирования участников дорожного движения;

3) Обустройство пешеходных переходов техническими средствами регулирования дорожного движения;

4) Выполнение работ по созданию специализированной информационной системы – электронной базы данных технических средств организации и регулирования дорожного движения, в соответствии с комплексной схемой и проектами организации дорожного движения на дорогах города Ханты-Мансийска.

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

Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры проводилась укрупненно, по объектам-аналогам, а также на основании сводных сметных расчетов по объектам, для которых уже разработана проектно-сметная документация.

Перечень основных мероприятий с объемами финансирования:

Мероприятие	Срок реализации, год	Финансовые затраты на реализацию, тыс. рублей
«Жилой комплекс «Иртыш» в мкрн. Гидронамыв. Строительство улиц и дорог». I этап строительства	2021	160143,4
«Реконструкция улиц и проездов в г. Ханты-Мансийске. ул. Рябинова – ул. Посадская – ул. Югорская – ул. Лермонтова»	2022-2023	172835,8

Мероприятие	Срок реализации, год	Финансовые затраты на реализацию, тыс. рублей
«Реконструкция улиц и проездов в г. Ханты-Мансийске. ул. Промышленная – ул. Сирина – ул. Северная»	2021	63815,5
Автомобильная дорога по ул. Тихая на участке от Широкого коридора до ул. Аграрная»	2021	252602,3
«Транспортная развязка в районе улиц Гагарина - Свободы	2023-2024	136655,1
Реконструкция ул. Восточная объездная в городе Ханты-Мансийске» проектно-изыскательские работы	2018	2000,0
Строительство автомобильной дороги от ул. Дзержинского до ул. Объездная	2021	421647,2
Улично-дорожная сеть микрорайона «Западный»	2021-2027	2120816,3
Реконструкция ул. Пионерская в городе Ханты-Мансийске	2022	107031,5
Строительство автомобильной дороги в районе жилого комплекса «Югорская звезда» с выездом на ул. Студенческая (в районе МДЭП и пожарной части №132)	2023	103327,0
Строительство улично-дорожной сети микрорайона «Восточный»	2018-2033	3352528,7
Строительство улично-дорожной сети микрорайона Береговая зона (Иртыш 2)	2022-2026	1115415,1
Реконструкция ул. Карла Маркса в г. Ханты-Мансийске	2018-2030	318000,0
Строительство автомобильной дороги по ул. Еловая в г. Ханты-Мансийске	2018	2000,0
Капитальный ремонт дорог в городе Ханты-Мансийске ул. Сургутская (ж/д №1-11)	2026-2027	60014,4

Мероприятие	Срок реализации, год	Финансовые затраты на реализацию, тыс. рублей
Капитальный ремонт дорог в городе Ханты-Мансийске ул. Загорская	2028-2029	32010,0
Капитальный ремонт дорог в городе Ханты-Мансийске ул. Малиновая	2029-2031	75493,6
Капитальный ремонт дорог в городе Ханты-Мансийске ул. Центральная	2029-2033	283105,6
Строительство велосипедных дорожек	2020-2021	14720,9
Создание системы мониторинга параметров транспортных потоков и автоматизированное управление светофорными объектами в зависимости от интенсивности движения транспорта	2022	3837,9
Повышение комплексной безопасности дорожного движения и устойчивости транспортной системы	2020-2030	17773,8
Модернизация и эксплуатация системы информирования участников дорожного движения	2022	4845,9
Организация транспортного обслуживания населения автомобильным, внутренним водным транспортом в границах городского округа город Ханты-Мансийск	2033	1361238,3
Итого		10181858,3

Перечень мероприятий с объемами финансирования по годам приведен в приложении к Программе.

Источники финансирования мероприятий по развитию объектов транспортной инфраструктуры

№ п/п	Наименование	Источники финансирования, тыс. рублей
		ВСЕГО
1.	Общий объем инвестиций на 2018-2020	652879,6

2.	Общий объем инвестиций на 2021-2024	4430897,9
3.	Общий объем инвестиций на 2025-2029	3396694,0
4.	Общий объем инвестиций на 2030-2033	1701386,8
	Итого:	10181858,3

* Финансирование в составе муниципальной программы «Развитие транспортной системы города Ханты-Мансийска»

Объем средств на реализацию программы за счет средств бюджетов города и автономного округа устанавливается ежегодно Законом Ханты-Мансийского автономного округа - Югры о бюджете Ханты-Мансийского автономного округа - Югры и решением Думы города Ханты-Мансийска о бюджете города Ханты-Мансийска на очередной финансовый год и плановый период. В ходе реализации программы ежегодные объемы финансирования (софинансирования) мероприятий, при необходимости подлежат корректировке.

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

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

Оценка эффективности реализации муниципальной программы осуществляется ежегодно по итогам ее исполнения за отчетный финансовый год и в целом после завершения ее реализации координатором совместно с ответственным исполнителем и соисполнителями.

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

№	Наименование мероприятий	Наименование целевого показателя	Единицы измерения	Значение целевого показателя по годам					
				2018	2019	2020	2021	2022	2023-2033
1	Строительство, реконструкция, капитальный ремонт и ремонт объектов улично-дорожной сети города	Прирост протяженности сети автомобильных дорог местного значения в результате строительства новых автомобильных дорог	км.	0	0,2	0,8	1,5	2,5	7,0
		Прирост протяженности велосипедных дорожек	км.	6,5	7	8	9	10	15
		Увеличение площади объектов парковочного назначения в границах улично-дорожной сети	кв.м.	96500	97000	97500	98000	98500	100000
2	Повышение комплексной безопасности дорожного движения и устойчивости транспортной системы	Снижение очагов аварийности на улично-дорожной сети	ед.	15	14	13	12	11	3

№	Наименование мероприятий	Наименование целевого показателя	Единицы измерения	Значение целевого показателя по годам					
				2018	2019	2020	2021	2022	2023-2033
3	Организация транспортного обслуживания населения автомобильным, внутренним водным транспортом в границах городского округа город Ханты-Мансийск	Увеличение объема перевозок пассажиров общественным транспортом	тыс. пасс.	6600	6700	6800	6900	7000	8000
		Увеличение доли выполненных рейсов маршрутными транспортными средствами от плановых рейсов	%	87	89	93	95	96	98

7. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

Настоящая программа устанавливает перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры городского округа, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития города Ханты-Мансийска планом и программой комплексного социально-экономического развития городского округа

Основным направлением совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры городского округа является применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;

Высокая потребность в развитии улично-дорожной сети и бюджетные ограничения в части финансирования автомобильных дорог требуют расширения использования внебюджетных источников для финансирования развития дорожной сети, в том числе заемных средств, для строительства и эксплуатации автомобильных дорог на коммерческой основе.

Перспективным направлением привлечения негосударственных средств для финансирования объектов в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории городского округа является муниципально-частное партнерство, поэтому одновременно должны быть созданы условия для строительства и эксплуатации автомобильных дорог и искусственных сооружений на коммерческих началах с привлечением средств финансовых организаций и частных инвесторов.

Для обеспечения возможности реализации предлагаемых в составе Программы мероприятий необходимо решение приоритетной задачи институциональных преобразований: разработка нормативной правовой базы, обеспечивающей четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между городским округом и инвестором, а также определение приоритетных сфер применения муниципально-частного партнерства в сфере дорожного хозяйства, в том числе совершенствование законодательства, регулирующего вопросы инвестиционной деятельности в сфере дорожного хозяйства, осуществляемой в форме капитальных вложений.

Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных Программой объектов транспортной инфраструктуры в целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры города Ханты-Мансийска, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.

Информационное обеспечение Программы осуществляется путем проведения целевого блока мероприятий в средствах массовой информации.

Предусматриваются пресс-конференции, в том числе, выездные на место строительства, рассказывающие о ходе реализации программы; подготовка постоянных публикаций в прессе, серии репортажей о проведении отдельных мероприятий Программы.

Информационное обеспечение деятельности в сфере строительства объектов транспортной инфраструктуры города Ханты-Мансийска осуществляется посредством размещения соответствующей информации на Официальном информационном портале органов местного самоуправления города Ханты-Мансийска, а также на специализированном интернет-ресурсе города Ханты-Мансийска об инвестиционной деятельности.

