



АДМИНИСТРАЦИЯ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ  
ГОРОДСКОЙ ОКРУГ «ОХИНСКИЙ»

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

от \_\_\_\_\_

№ \_\_\_\_\_

г. Оха

Об утверждении программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования городской округ «Охинский» на период до 2035 года

В соответствии со статьей 26 Градостроительного кодекса Российской Федерации, статьей 16 Федерального закона от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», с Постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, муниципальных округов, городских округов», на основании генерального плана муниципального образования городской округ «Охинский», утвержденного решением Собрания муниципального образования городской округ «Охинский» от 28.12.2023 № 7.8- 5, руководствуясь Уставом муниципального образования городской округ «Охинский» Сахалинской области,

**ПОСТАНОВЛЯЮ:**

1. Утвердить программу комплексного развития систем коммунальной инфраструктуры муниципального образования городской округ «Охинский» на период до 2035 года (прилагается).
2. Признать утратившим силу постановление администрации муниципального образования городской округ «Охинский» от 12.07.2018 № 432

«Об утверждении программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования городской округ «Охинский».

3. Настоящее постановление опубликовать в газете «Сахалинский нефтяник», разместить на официальном сайте администрации муниципального образования городской округ «Охинский» [www.adm-okha.ru](http://www.adm-okha.ru).

4. Департаменту архитектуры, земельных и имущественных отношений администрации муниципального образования городской округ «Охинский» разместить программу комплексного развития систем коммунальной инфраструктуры муниципального образования городской округ «Охинский» на период до 2035 года в федеральной государственной информационной системе территориального планирования в срок, не превышающий пять дней со дня утверждения.

5. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на директора департамента архитектуры, земельных и имущественных отношений администрации муниципального образования городской округ «Охинский» Д.В. Терехина.

**Глава муниципального образования  
городской округ «Охинский»**

**Е.Н. Михлик**

Утверждена  
постановлением администрации  
муниципального образования  
городской округ «Охинский»

от \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_

**ПРОГРАММА**  
**комплексного развития транспортной инфраструктуры**  
**муниципального образования городской округ «Охинский»**  
**на период до 2035 года**

## ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования городской округ «Охинский» на период до 2035 года (далее - Программа)
Основание для разработки Программы	<p>Градостроительный кодекс Российской Федерации.          Федеральный закон от 29.12.2004 г. № 191-ФЗ «О введении в действие Градостроительного кодекса Российской Федерации»          Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 г. № 190-ФЗ.          Федеральный закон от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления Российской Федерации».          Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»</p>
Заказчик Программы	<p>Департамент архитектуры, земельных и имущественных отношений администрации муниципального образования городской округ «Охинский» Сахалинской области Российской Федерации          Сахалинская область, г. Оха, ул. Ленина, д. 13</p>
Разработчик Программы	<p>Общество с ограниченной ответственностью «АСП-Структура»          г. Санкт-Петербург, вн. тер. г. муниципальный округ Посадский, пер. Певческий, д. 12, литера А</p>
Цели и задачи Программы	<p>Цели Программы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Сбалансированное комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры городского округа «Охинский» в соответствии с текущими и перспективными потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения, в целях повышения качества услуг и улучшения экологического состояния городского округа;</li> <li>- безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее – субъекты экономической деятельности), на территории городского округа;</li> <li>- доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования городского округа;</li> <li>- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности – в перевозке пассажиров и грузов на территории городского округа;</li> <li>- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в городском округе;</li> <li>- условия для управления транспортным спросом;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;</li> <li>- создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;</li> <li>- условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;</li> <li>- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры;</li> <li>- определение потребности объемов и стоимости строительства и реконструкции транспортной инфраструктуры.</li> </ul> <p>Задачи Программы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- подготовка проекта программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа;</li> <li>- нормативно-правовое и организационное обеспечение подготовки и утверждения проекта программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа;</li> <li>- повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам городского округа;</li> <li>- обеспечение устойчивого функционирования автомобильных дорог городского округа</li> </ul>
Целевые показатели	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, %;</li> <li>- протяженность велосипедных дорожек, м;</li> <li>- обеспеченность постоянной круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием, %;</li> <li>- количество дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий на сети дорог общего пользования, единиц</li> </ul>
Сроки и этапы реализации Программы	<p>Срок реализации: 2025-2035 годы:</p> <p>1 этап: 2025-2029 годы;</p> <p>2 этап: 2030-2035 годы</p>
Объемы и источники финансирования	<p>Всего по Программе:</p> <p>24 069 000 тыс. рублей, в том числе:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- федеральный бюджет – 18 800 000 тысяч рублей;</li> <li>- областной бюджет – 1 500 000 тысяч рублей;</li> <li>- местный бюджет – 3 669 000 тысяч рублей;</li> <li>- внебюджетные средства – 100 000 тысяч рублей.</li> </ul> <p>Объемы финансирования по этапам:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 этап – 21 070 500 тыс. рублей;</li> <li>- 2 этап – 2 998 500 тыс. рублей</li> </ul>
Ожидаемые результаты реализации Программы	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Реализация мероприятий по реконструкции и строительству автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования</li> </ul>

	<p>местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному значению;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- реализация мероприятий по организации дорожного движения позволит повысить уровень качества и безопасности транспортного обслуживания населения;</li><li>- реализация мероприятий по строительству пешеходных и велосипедных дорожек и полос позволит повысить качество велосипедного и пешеходного передвижения населения</li></ul>
--	---

## ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа – документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения городского округа, который предусмотрен также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа разрабатывается и утверждается органами местного самоуправления городского округа, на основании утвержденного в порядке, установленном Градостроительным Кодексом Российской Федерации, генерального плана городского округа. Реализация программы должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры городского округа в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Обеспечение надежного и устойчивого обслуживания жителей муниципального образования городского округа «Охинский» транспортными услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры - одна из главных проблем, решение которой необходимо для повышения качества жизни жителей и обеспечения устойчивого развития городского округа.

Решение проблемы носит комплексный характер, а реализация мероприятий по улучшению качества транспортной инфраструктуры возможна только при взаимодействии органов власти всех уровней, а также концентрации финансовых, технических и научных ресурсов.

Основные понятия:

Автомобильная дорога – объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся её технологической частью - защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог.

Дорожная деятельность – деятельность по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог.

Искусственные дорожные сооружения - сооружения, предназначенные для движения транспортных средств, пешеходов и прогона животных в местах пересечения автомобильных дорог иными автомобильными дорогами, водотоками, оврагами, в местах, которые являются препятствиями для такого движения, прогона (зимники, мосты, переправы по льду, путепроводы, трубопроводы, тоннели, эстакады, подобные сооружения).

Капитальный ремонт автомобильной дороги – комплекс работ по замене и (или) восстановлению конструктивных элементов автомобильной дороги, дорожных сооружений и (или) их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильной дороги и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги и не изменяются границы полосы отвода автомобильной дороги.

Пользователи автомобильными дорогами – физические и юридические лица, использующие автомобильные дороги в качестве участников дорожного движения.

Реконструкция автомобильной дороги – комплекс работ, при выполнении которых осуществляется изменение параметров автомобильной дороги, её участков, ведущее к изменению класса и (или) категории автомобильной дороги либо влекущее за собой изменение границы полосы отвода автомобильной дороги.

Ремонт автомобильной дороги – комплекс работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильной дороги, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги.

Элементы обустройства автомобильных дорог – сооружения, к которым относятся дорожные знаки, дорожные ограждения, светофоры и другие устройства для регулирования дорожного движения, места отдыха, остановочные пункты, объекты, предназначенные для освещения автомобильных дорог, пешеходные дорожки, пункты весового и габаритного контроля транспортных средств, пункты взимания платы, стоянки (парковки) транспортных средств, сооружения, предназначенные для охраны автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений, тротуары, другие предназначенные для обеспечения дорожного движения, в том числе его безопасности, сооружения, за исключением объектов дорожного сервиса.

Иные понятия и термины использованы в Программе в значениях, определенных Федеральным законом от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

# **1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

## **1.1. Анализ положения муниципального образования городской округ «Охинский» в структуре пространственной организации Сахалинской области**

Сахалинская область – единственный регион в России, расположенный на островах. Область находится в Азиатско-Тихоокеанском регионе, это одна из самых восточных территорий России и единственная область, полностью расположенная на островах (остров Сахалин и Курильские острова). Входит в состав Дальневосточного федерального округа и Дальневосточного экономического района.

В ее состав входят остров Сахалин с прилегающими небольшими островами Монерон и Тюлений, а также Курильские острова, включающие в себя 56 островов. Общая площадь территории Сахалинской области составляет 87,1 тысяч кв. км (37 место в составе субъектов Российской Федерации).

По численности населения область составляет около 460 тысяч человек (77 место в составе субъектов Российской Федерации, менее 0,5 % от населения Российской Федерации), что делает островной регион одним из самых малозаселённых регионов России. Население размещено неравномерно – так, при средней плотности населения области 5,7 чел./кв. км (средняя плотность населения – России 8,4 чел./кв. км) плотность на севере острова и Северных Курилах равна 1,5-2 чел./кв. км, на юге – около 25 чел./кв. км.

Расстояние по прямой от г. Южно-Сахалинска до г. Москвы порядка 10 тысяч км. Разница с московским временем составляет +7 часов.

Область расположена у восточных берегов Евразийского материка в переходной зоне от континента к Тихому океану. Большая протяженность Сахалинской области предопределяет существенное разнообразие географического положения, природных условий, ресурсов и экономических возможностей отдельных ее частей.

Муниципальное образование «Охинский район» наделен статусом муниципального образования городской округ «Охинский» законом Сахалинской области от 21 июля 2004 года № 524 «О границах и статусе муниципальных образований Сахалинской области».

Город Оха (статус города присвоен в 1938 году) является административным, историческим, культурным, промышленным центром городского округа «Охинский». В состав городского округа входят 11 населенных пунктов: город Оха, включая планировочный район Лагури, и 10 сел - Восточное, Колендо, Москальво, Некрасовка, Пильтун-2, Рыбновск, Рыбное, Сабо, Тунгор и Эхаби, включая планировочный район Озерный.

Согласно Постановлению Совета министров СССР от 3 января 1983 года № 12 городской округ «Охинский» отнесен к районам Крайнего Севера.

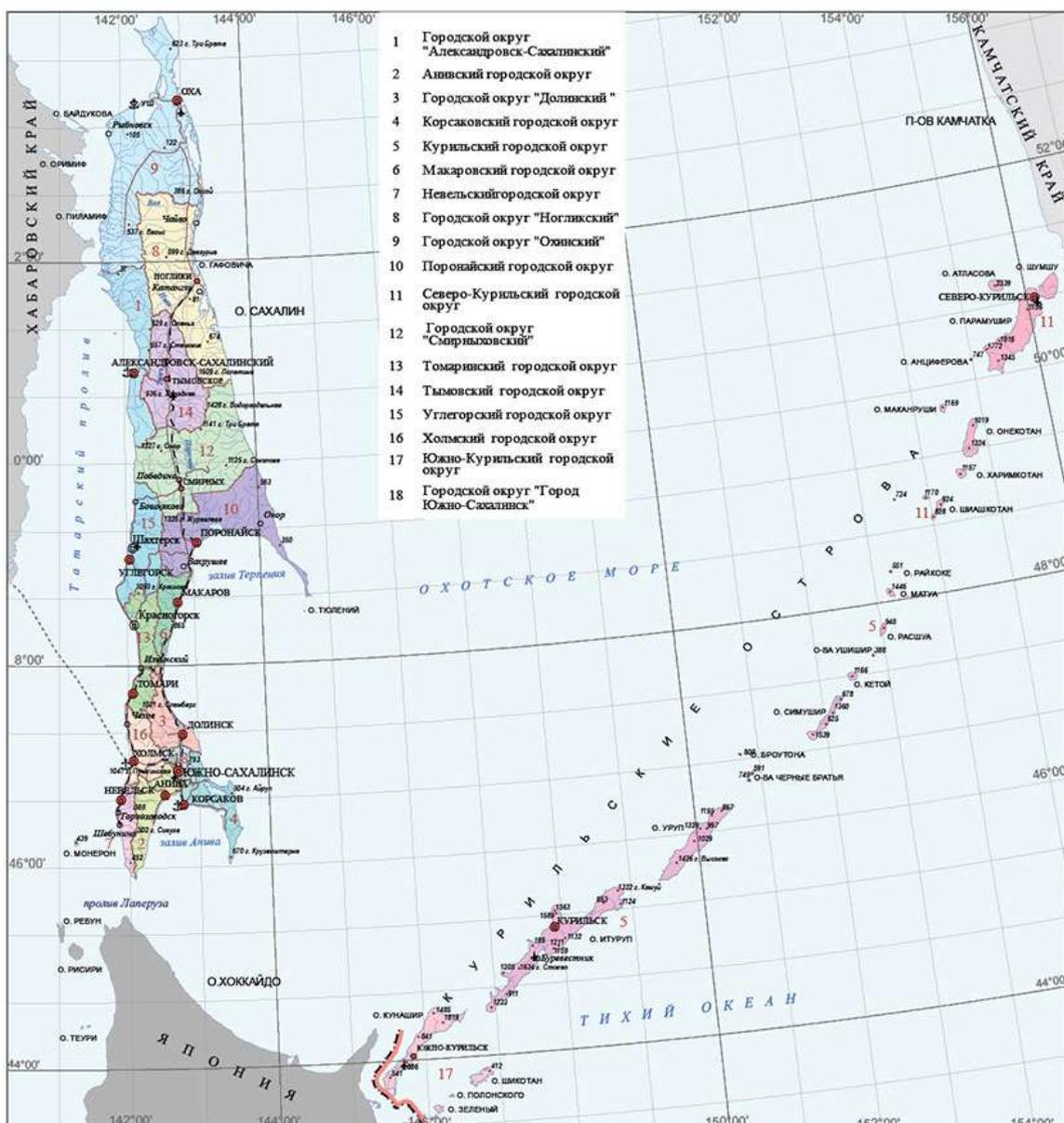


Рисунок 1. Схема положения городского округа «Охинский» в составе Сахалинской области

Территория муниципального образования городской округ «Охинский» (далее – МО городской округ «Охинский», городской округ «Охинский», городской округ) расположена на севере острова Сахалин. На западе границей городского округа «Охинский» служит побережье пролива Невельского, Амурского лимана, Сахалинского залива, залива Помрь, залива Байкал, на севере - побережье залива Северный и Охотского моря, на востоке - побережье Охотского моря и залива Пильтун. На юге городской округ «Охинский» граничит с муниципальным образованием городской округ «Александровск-Сахалинский» и муниципальным образованием «Ногликский». В состав городского округа «Охинский» входит остров Уш, расположенный в заливе Байкал.

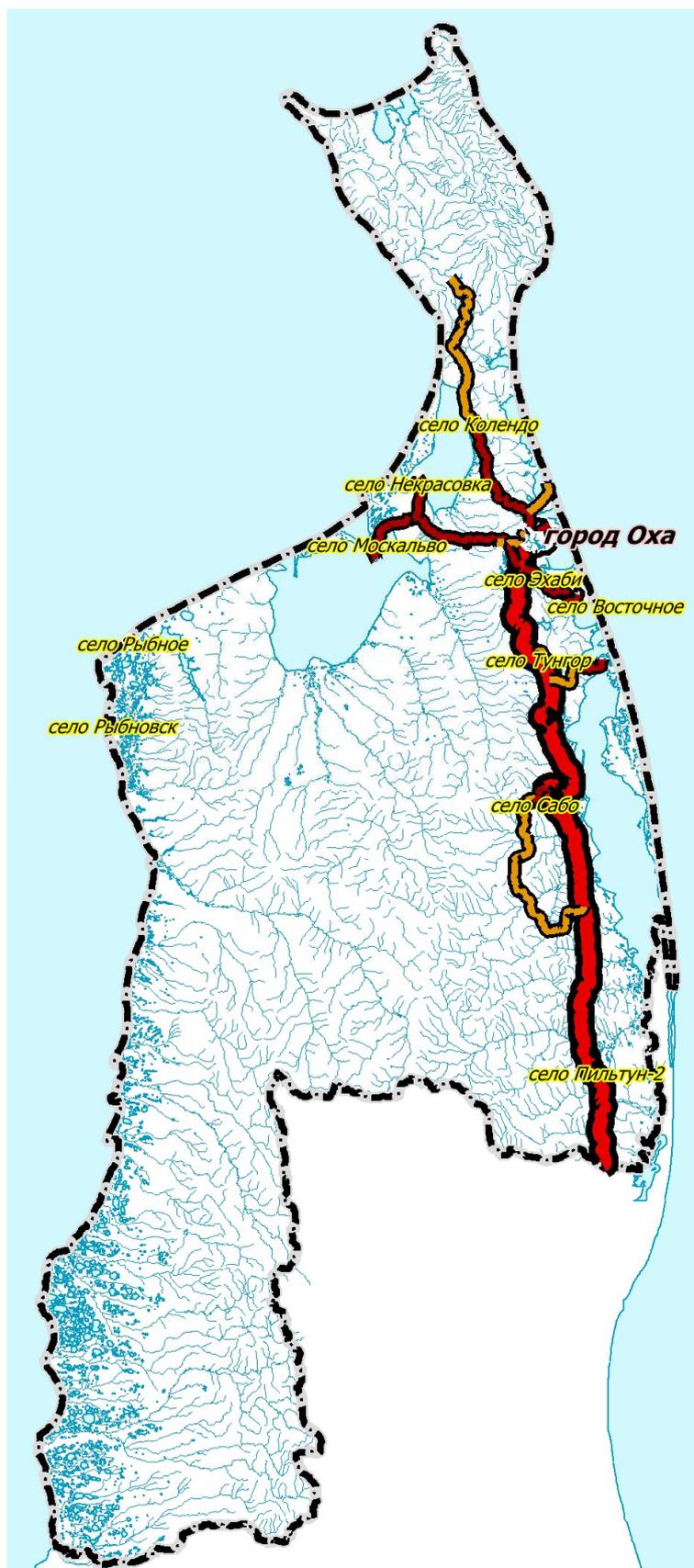


Рисунок 2. Схема расположения населенных пунктов в границах городского округа «Охинский»

Таблица 1. Структура городского округа «Охинский» по населенным пунктам по численности населения, %

Наименование населенного пункта	Доля численности населения
город Оха	92,7
село Некрасовка	3,2
село Тунгор	2,2
село Москальво	0,9
село Восточное	0,6
село Эхаби	0,2
село Рыбновск	0,1
село Рыбное	0,1
село Колендо	0
село Пильтун-2	0
село Сабо	0

Почти 93% от общей численности населения городского округа «Охинский» проживает в городе Оха (порядка 20 тыс. человек). В селе Некрасовка и селе Тунгор проживает 3 % и 2 % соответственно. На 3 населенных пункта (с. Колендо, с. Пильтун-2 и с. Сабо) приходится 0% (население отсутствует). На каждый из 5 населенных пунктов (с. Восточное, с. Москальво, с. Рыбновск, с. Рыбное, с. Эхаби) приходится менее 1 % (это менее 100 человек в каждом населенном пункте).

## **1.2. Социально-экономическая характеристика муниципального образования городской округ «Охинский», характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса**

Показатель демографической ситуации является одним из основных показателей, определяющих развитие территории. На протяжении последних лет численность населения уменьшалась, однако в последние годы наметилась тенденция к замедлению темпов снижения.

Динамика естественного и механического движения населения городского округа в разрезе сельского и городского населения представлена ниже (Рисунок 3 и Рисунок 4).

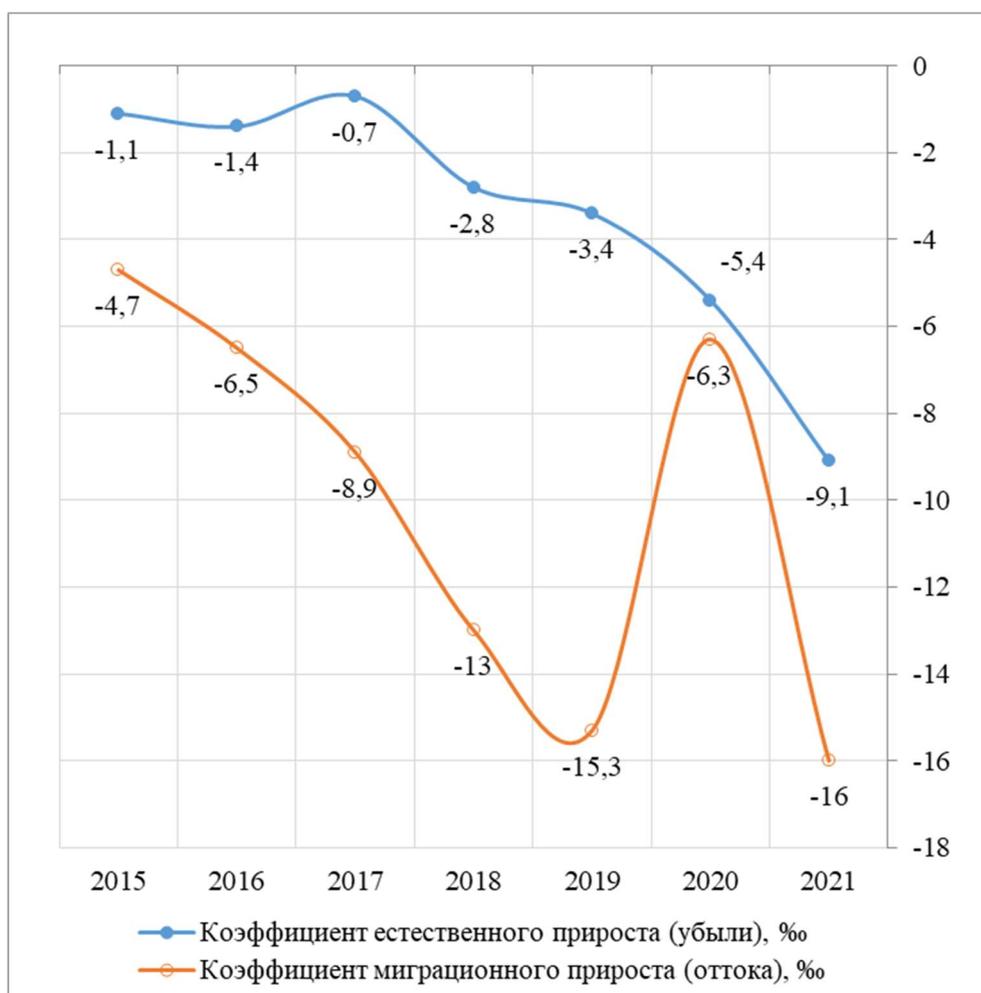


Рисунок 3. Динамика естественного и механического движения городского населения

Процессы естественного воспроизводства городского населения характеризуются отрицательным сальдо. Максимальный коэффициент естественной убыли был зафиксирован в 2021 году 9,1, минимальный – в 2017 году 0,7. В динамике механического движения также наблюдаются отрицательные показатели за исключением роста в 2020 году. Это связано с тем, что в условиях коронавируса и связанных с ним ограничительных мероприятий в 2020 году произошло значительное снижение миграционного оттока населения, которое составило 192 человека.

В 2021 году миграционный отток возрос на 199 человек, что связано с выездом из городского округа части населения, планировавшей уехать в 2020 году.

Также в результате аварии на трубопроводе Оха-Комсомольск-на-Амуре, произошедшей в июле 2020 года, была приостановлена добыча нефти на лицензионных участках НК «Роснефть». В связи с этим, в конце 2020, начале 2021 годов на предприятиях, относящихся к данной нефтяной компании, массово увольнялись пенсионеры. Сложившаяся ситуация также повлияла на прирост миграционного оттока.



Рисунок 4 Динамика естественного и механического движения сельского населения городского округа «Охинский»

Среди сельского населения также наблюдается стабильное увеличение показателей естественной убыли численности на протяжении всего рассматриваемого периода. Максимальный коэффициент естественной убыли был зафиксирован в 2021 году 19,2, минимальный – в 2016 году 4,9. В динамике же механического движения наблюдается его заметный рост начиная с 2017 года. Максимальный коэффициент выбытия составил – 70,0 в 2015 году, а максимальный прирост – в 2020 году 5,6.

Также во многом на сокращение численности городского округа влияет рынок труда.

Среднесписочная численность работников организаций в 2021 году составила 7,5 тыс. человек, что соответствует уровню 2020 года.

Вместе с тем, в некоторых отраслях экономики произошло значительное снижение численности работников.

В сфере добычи нефти и газа среднесписочная численность работников снизилась на 111 человек, в сфере транспорта - на 72 человека, что связано с приостановкой добычи нефти на лицензионных участках НК «Роснефть» в результате аварии на трубопроводе Оха-Комсомольск-на-Амуре, произошедшей в июле 2020 года. На предприятиях, относящихся к данной нефтяной компании, массово увольнялись пенсионеры.

В сфере строительства среднесписочная численность работников снизилась на 54 человека, что связано с отсутствием объемов строительных работ в ПАО «СМНМ» и со сменой места нахождения ООО «СК «Оха».

Среднесписочная численность работников организаций в 2022 году составила 7,6 тысяч человек и возросла к уровню 2021 года на 0,1 тыс. человек.

Вместе с тем, в некоторых отраслях экономики произошло значительное снижение численности работников.

В сфере здравоохранения среднесписочная численность работников снизилась на 46 человек, что связано с проведением мероприятий по совершенствованию организационной структуры ГБУЗ «Охинская ЦРБ».

В сфере пищевой промышленности среднесписочная численность работников снизилась на 24 человека, что связано с закрытием производства молочной продукции. ООО «Экосахпродукт», являясь единственным производителем данного вида продукции, прекратило свою деятельность, в связи с тяжелым финансовым положением.

В 2023 году среднесписочная численность работников организаций оценивается без изменения к уровню 2022 года, на 2024-2026 годы прогнозируется в таком же значении.

От численности населения зависит выбор направлений дальнейшего территориального развития муниципального образования, создание условий, необходимых для нормальной жизнедеятельности всех социально-демографических групп населения.

Схемой территориального планирования Сахалинской области, утвержденной Постановлением Правительства Сахалинской области от 27 июля 2012 года № 377, с последними изменениями от 23 сентября 2022 года (далее – СТП Сахалинской области), представлен реестр неперспективных населенных пунктов. В него включены сельские населенные пункты, которые уже на современном этапе не имеют постоянного населения, а также сельские населенные пункты, утратившие значение и функции поселений, а также свою градообразующую базу, с неблагоприятной половозрастной структурой и общей демографической ситуацией, не имеющие перспектив экономического развития. В городском округе к таким населенным пунктам отнесено с. Колендо. В этом населенном пункте уже на современном этапе отсутствует постоянное население и его предполагается упразднить в первую очередь.

В отношении остальных малочисленных населенных пунктов рекомендуется произвести оценку уровня их социально-экономического развития по оценочным параметрам (обеспеченность населения жильем, наличие мест приложения труда, транспортная доступность ближайших населенных пунктов, имеющих предложения по трудоустройству, обеспеченность населения объектами социальной инфраструктуры (детскими садами, школами, организациями торговли, бюджетно-финансовое состояние и другие). Уровень социально-экономического развития является основополагающим при отнесении населенных пунктов к неперспективной категории. В отношении малочисленных населенных пунктов целесообразно рассмотреть вопрос об их закрытии, предоставив населению, проживающему в них, жилье в других населенных пунктах. К таким населенным пунктам в городском округе можно отнести: с. Сабо, с. Пильтун-2.

Общая численность населения городского округа согласно СТП Сахалинской области должна составить на конец 2030 года – 21,1 тысяч человек, на конец 2042 года – 21,6 тысяч человек.

Таким образом, на основе существующей демографической ситуации с учетом СТП Сахалинской области, программ и ориентиров развития был осуществлен прогноз численности населения городского округа.

Таким образом, при условии создания благоприятных условий для демографического развития, разработки соответствующих программ развития социальной, производственной и жилищной сфер, создания новых рабочих мест, создания инфраструктуры, необходимой для обеспечения условий безопасной жизнедеятельности населения на территории городского округа прогнозируется повышение уровня рождаемости, сокращения миграционной убыли населения за пределы округа. Численность населения к концу расчетного срока должна составить не менее 21,8 тыс. человек.

Необходимо отметить, что демографический прогноз выполнен на основе показателей, сформированных в сложившихся экономических условиях. При изменении курса социально-экономического развития следует провести корректировку прогноза.

## Анализ жилищной сферы

Согласно статистическим данным, общая площадь жилых помещений в городском округе «Охинский» по состоянию на начало 2022 г. составила 744,0 тысяч кв. м (Таблица 2).

Таблица 2 Краткая характеристика жилищной сферы городского округа «Охинский»

Показатель	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Численность населения, человек	23302	23046	22745	22355	21960	21705	21178
Общая площадь жилых помещений, тысяч кв. м	757,0	757,5	768,5	749,8	744,2	745,5	744,0
Средняя жилищная обеспеченность, кв. м на человека	32,5	32,9	33,8	33,5	33,9	34,3	35,1

Общая площадь жилых помещений в 2022 года меньше по сравнению с 2021 годом на 1,5 тысяч кв. м. Уменьшение общей площади жилых помещений связано с расселением и выводом из эксплуатации многоквартирных домов в рамках реализации мероприятий по переселению граждан из аварийного жилищного фонда.

Средняя обеспеченность населения площадью жилых помещений в 2022 составила 35,1 кв. м на человека. Такой высокий показатель в первую очередь обусловлен постепенным снижением численности, а также постоянным вводом в эксплуатацию нового жилищного фонда. Так в 2021 году введено в действие 6 жилых домов общей площадью 3 тысяч кв. м, в том числе 5 индивидуальных жилых домов, построенных населением за счет собственных (заемных) средств, общей площадью около 300 кв. м. В 2022 году введено в действие 7 жилых домов общей площадью 5,4 тысяч кв. м, в том числе 6 индивидуальных жилых домов, построенных населением за счет собственных (заемных) средств, общей площадью 1,2 тыс. кв.м. В 2023 году ввод жилых домов оценивается в объеме 11,8 тысяч кв. м, на 2024-2026 годы прогнозируется в объеме около 11 тысяч кв. м ежегодно.

В городском округе сохраняется проблема аварийного жилого фонда, который составляет более 20 %.

В рамках реализации мероприятий по переселению граждан из аварийного жилищного фонда в 2022 году переселено 356 семей (603 человека). Из них 291 семья получила денежное возмещение за изымаемые жилые помещения, 50 семей получили жилые помещения на первичном рынке жилья, 15 семей получили жилые помещения на вторичном рынке жилья. И данная работа по переселению из аварийного жилого фонда будет вестись далее.

## Анализ социальной сферы

Уровень развития социальной сферы в первую очередь определяет образ и уровень жизни людей, их благосостояние и объем потребляемых товаров и услуг. К социальной сфере, прежде всего, относится сфера предоставляемых услуг в образовании, культуре, здравоохранении, социальном обеспечении, физической культуре, общественном питании, коммунальном обслуживании.

Основной задачей комплексной оценки уровня развития социальной сферы является выявление количественного и качественного состава существующих объектов, сравнение действующих мощностей объектов с нормативной потребностью, анализ технического состояния зданий, определение направлений по устранению сложившихся проблем.

Система дошкольного образования городского округа включает в себя 7 учреждений. Функционируют дошкольные группы в МБОУ школа-интернат с. Некрасовка и МБОУ школа-детский сад с. Тунгор.

Численность детей в дошкольных образовательных учреждениях в 2022 году составила 1279 человек и снизилась к уровню 2021 года на 67 человек. По оценке 2023 года численность детей составит 1255 человек, по прогнозу 2024-2026 годов снизится до 1207 человек.

Численность детей дошкольного возраста в 2022 году составила 1407 человек и снизилась к уровню 2021 года на 58 человек. По оценке 2023 года численность детей составит 1378 человек, по прогнозу 2024-2026 годов снизится до 1315 человек.

Снижение численности детей обусловлено миграционным оттоком населения и снижением уровня рождаемости.

Число мест в дошкольных образовательных учреждениях в 2022 году составило 1467 единиц и возросло к уровню 2021 года на 15 единиц. По оценке 2023 года и прогнозу 2024-2026 годов число мест останется неизменным к уровню 2022 года.

В системе общего образования городского округа функционируют 7 учреждений.

Численность учащихся в общеобразовательных учреждениях в 2022 году составила 2639 человек и снизилась к уровню 2021 года на 19 человек. По оценке 2023 года численность учащихся составит 2632 человека, по прогнозу 2024-2026 годов снизится до 2613 человек.

Снижение численности учащихся обусловлено миграционным оттоком населения.

Доля обучающихся в первую смену в учреждениях общего образования в 2022 году составила 64% и снизилась к уровню 2021 года на 27,84 п.п. По оценке 2023 года доля обучающихся в первую смену составит 95%, по прогнозу 2024-2026 годов останется неизменной к уровню 2023 года.

Доля детей в возрасте 5-18 лет, получающих услуги по дополнительному образованию, в общей численности детей данной возрастной группы в 2020 году составила 83,2%, в 2021 году - 70%, в 2022 году - 85,1%.

Образовательные услуги в сфере среднего профессионального образования оказывают Охинский филиал ФГБОУ ВПО «Сахалинский государственный университет» и ГБПОУ «Сахалинский индустриальный техникум».

Численность учащихся в учреждениях профессионального образования в 2022 году составила 542 человека и снизилась к уровню 2021 года на 16 человек. По оценке 2023 года численность учащихся составит 573 человека, по прогнозу 2024-2026 годов - возрастет до 689 человек.

Выпуск специалистов учреждениями профессионального образования по программам подготовки специалистов среднего звена в 2022 году составил 92 человека и снизился к уровню 2021 года на 43 человека. По оценке 2023 года выпуск специалистов составит 80 человек, по прогнозу 2024-2026 годов - 82 человека, 115 человек и 130 человек соответственно.

В результате оценки можно сделать вывод, что в муниципальном образовании обеспечены государственные гарантии доступности и равных возможностей получения дошкольного, основного общего и среднего общего образования, а также бесперебойное функционирование образовательных учреждений.

### **Анализ производственной и сельскохозяйственной сферы**

Ведущими отраслями экономики являются нефтегазодобывающая промышленность и электроэнергетика.

Нефтегазодобывающая отрасль занимает доминирующее положение в экономике городского округа, обеспечивая порядка 80% от общего объема промышленного производства.

Добыча нефти в 2022 году составила 207 тысяч тонн. В 2021 году добыча нефти не осуществлялась, что связано с аварией на трубопроводе Оха-Комсомольск-на-Амуре, произошедшей в июле 2020 года, и приостановкой добычи на лицензионных участках ООО «ННК-Сахалинморнефтегаз». Компания возобновила добычу нефти в 4 квартале 2022 года. Добыча газа составила 49 млн куб. м, что в 3,5 раза выше уровня 2021 года.

Электроэнергетика является одной из ведущих жизнеобеспечивающих отраслей экономики городского округа. Централизованное снабжение города электроэнергией и теплом обеспечивает АО «Охинская ТЭЦ».

Производство электроэнергии в 2022 году составило 128 млн кВт.ч, что составляет 106 % к уровню 2021 года. Производство тепловой энергии составило 325 тысяч Гкал, что составляет 101 % к уровню 2021 года.

В городском округе сельскохозяйственную деятельность осуществляют 2 крестьянских (фермерских) хозяйства и 218 личных подсобных хозяйств.

По состоянию на 1 января 2023 года поголовье крупного рогатого скота в хозяйствах всех категорий составило 160 голов (106 % к уровню 2021 года), поголовье свиней – 261 голову (110 %), поголовье птицы – 12454 головы (108 %).

В 2022 году валовой надой молока во всех хозяйствах составил 413 тонн (101 % к уровню 2021 года), производство мяса на убой в живой массе - 85 тонн (103%), производство яиц – 948 тысяч штук (105 %).

В рамках муниципальной программы «Развитие сельского хозяйства городского округа «Охинский» проводятся мероприятия, направленные на поддержку животноводства в личных подсобных хозяйствах. В 2022 году на реализацию программных мероприятий направлено 13339,6 тысяч рублей, в том числе средства областного бюджета – 13206,2 тысяч рублей, средства местного бюджета – 133,4 тысяч рублей. Завезено и реализовано по ценам ниже рыночных 500 тонн комбикормов и фуражного зерна. Выплачены субсидии на содержание 74 дойных коров на общую сумму 2331 тысяч рублей.

### Анализ транспортной инфраструктуры

Внешние транспортные связи городского округа «Охинский» представлены автомобильным, воздушным и водным видами транспорта (Рисунок 5).

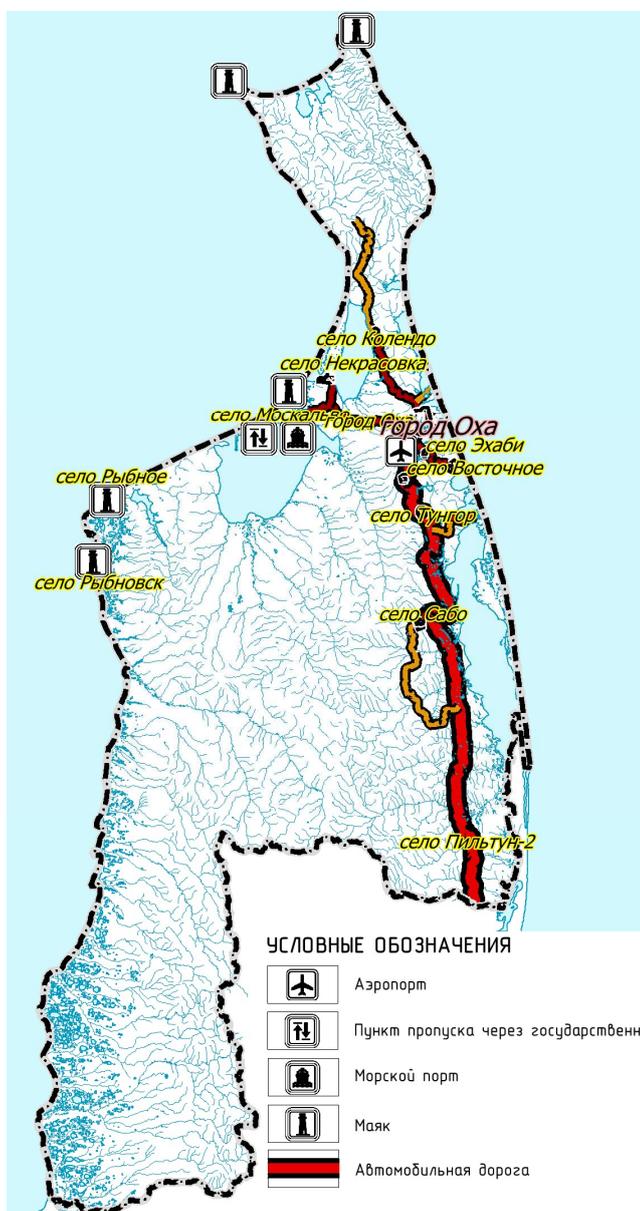


Рисунок 5. Схема расположения основных объектов внешнего транспорта на территории муниципального образования городской округ «Охинский»

На территории городского округа, на расстоянии 12 км юго-западнее г. Охи расположен аэропорт «Оха», класс аэродрома «Д», размеры ИВПП – 1300х42 м.

Через аэропорт Оха осуществляются регулярные пассажирские авиаперевозки по двум направлениям:

- Южно-Сахалинск – Оха – Южно-Сахалинск;
- Хабаровск – Оха – Хабаровск.

В аэропорту имеется вертодром, на котором имеется 10 вертолетных площадок 21х30 м. Вертодром принадлежит АО «Авиакомпания «Тайга».

На территории городского округа в заливе Байкал Охотского моря расположен терминал Москальво, входящий в состав морского порта Корсаков.

Распоряжением Правительства Российской Федерации 5 апреля 2021 года № 882-р внесены изменения в распоряжение Правительства Российской Федерации от 21 апреля 2010 года № 610-р, согласно которым в границы территории морского порта Корсаков включены территория и акватория морского порта Москальво (является в настоящее время удаленным терминалом морского порта Корсаков). Согласно распоряжению Правительства Российской Федерации от 17 августа 2021 года № 2245-р морской порт Москальво закрыт для оказания услуг и захода иностранных судов.

Специализация: генеральные грузы, металлолом, гравий, контейнеры, крупногабаритные грузы, лесные грузы, бункеровка, пассажирский. Москальво занимается обслуживанием судов, приемом, обработкой и хранением грузов. Участвует в программе по утилизации буровых растворов. Терминал Москальво - мощный инженерный комплекс, принимает до 100 судов различного назначения за один навигационный период.

Площадь акватории – 52,3 кв. км. Пропускная способность – 600 тысяч тонн в год. Время навигации – с июня по ноябрь. Порт имеет 6 причалов общей протяженностью 657 погонных метра.

В 2006 году терминал Москальво стал подразделением «Сахалиншельфсервис».

На территории морского порта расположен морской грузопассажирский сезонный многосторонний пункт пропуска через Государственную границу.

На севере городского округа расположены шесть маяков – в Москальво, Рыбновске, Рыбном, в районе мыса Марии и мыса Елизаветы и в районе Одопту. Оба маяка находятся в ведении Гидрографической службы Тихоокеанского флота (Россия) и обеспечивают хождение судов в районе северной оконечности острова Сахалин.

По территории городского округа проходит участок автомобильной дороги общего пользования федерального значения А-393 «Южно-Сахалинск – Оха» – 00 ОП ФЗ А-393 (IV категория). Она является основной меридиональной трассой восточного берега острова. Протяженность автодороги в пределах городского округа составляет 132,2 км. Ширина придорожной полосы автомобильной дороги составляет 50 м.

На данной автомобильной дороге расположено 5 мостов через водные преграды.

Кроме нее на территории городского округа расположены автомобильные дороги местного значения, а также ведомственные промысловые дороги. Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения утвержден решением Собрания муниципального образования городской округ «Охинский» № 6.14-4 от 29 сентября 2019 года и представлен ниже.

Таблица 3. Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории городского округа

Наименование дороги	Протяженность, км	Примечание
Оха - Москальво	37,716	От примыкания к автодороге Южно- Сахалинск – Оха (км 851 + 429) до подъезда к порту Москальво (р-н Скобликово)
Оха - Колендо	24,544	От границы г. Охи (3-й км + 925) до с. Колендо
Участок автомобильной дороги от автодороги	7,614	местоположение: Охинский район, поворот от автодороги Южно- Сахалинск – Оха на

Наименование дороги	Протяженность, км	Примечание
регионального значения Южно-Сахалинск - Оха до урочища Перетаска		месторождение «Одопту-Море». Начало участка: от переезда через реку Хугузка; конец участка: левый поворот на карьер ООО «РН-Сахалинморнефтегаз» в районе озера Луговое
От поворота на село Эхаби до села Восточное	15,177	От примыкания к автодороге Южно-Сахалинск – Оха (8-й км от г. Охи) через с. Эхаби до с. Восточное
Подъезд к с. Сабо	3,334	От примыкания к автодороге Южно-Сахалинск – Оха (62-й км от г. Охи) до въезда в с. Сабо
Подъезд к с. Некрасовка	8,170	От примыкания к автодороге Оха – Москальво (км 24 + 178) до водопропускной трубы (въезд в старую Некрасовку)
Подъезд к полигону ТБО	1,970	Местоположение: городского округа «Охинский», от примыкания к объездной дороги до развилки дорог на залив Кету и урочища Кайган.
Подъезд к дачным участкам	3,450	Подъезд к дачам района оз. Семиозерье
Подъезд к дачным участкам	4,500	Подъезд к дачам район Родников
Подъезд к дачным участкам	0,800	Подъезд к дачным участкам (район 28 км)
<b>ИТОГО</b>	<b>107,275</b>	

Через водные преграды на автомобильных дорогах: Оха-Москальво, автомобильной дороге от поворота на с. Эхаби до с. Восточное и на Оха-Колендо расположены три автодорожных моста.

Автобусные перевозки на территории городского округа «Охинский» осуществляет МУП «ОхаАвтоТранс». Регулярные автоперевозки по маршруту Оха-Ноглики и обратно выполняет ООО «Охинская АТК».

### **Оценка транспортного спроса**

Потребность в передвижении называют транспортным спросом. Он выражается в виде пассажиропотоков, грузопотоков, пешеходных потоков, объемов движения и перевозки, общей подвижности населения. При этом вся инфраструктура городского транспорта, подвижной состав и другие составляющие (или комплекс параметров, их характеризующих) – транспортное предложение. Транспортное предложение напрямую воздействует на транспортный спрос. При качественной модернизации транспортной системы или отдельных её элементов всегда наблюдается рост тех или иных показателей транспортного спроса. Транспортный спрос определяется показателями транспортной подвижности населения. Подвижность населения во многом определяет эффективность экономической системы и социальные условия жизни населения. Потребность человека в передвижении зависит от уровня развития общества, социальной структуры, уклада жизни, характера расселения по территории, культурно-бытовых потребностей, концентрации мест жительства и мест работы, градостроительного развития территории.

В основе оценки транспортного спроса лежит анализ передвижения населения с определенными целями к объектам тяготения. Можно выделить основные группы объектов тяготения:

- объекты социальной сферы. Учебные - поездки учащихся в учебные заведения и обратно. Доля передвижений, в соответствии с этой целью, составляет 15-25 %. Культурно-бытовые – поездки по различным личным и бытовым нуждам, являющиеся эпизодическими и зависящие от доходов, социального статуса, рода занятий, возраста и др.;
- объекты трудовой деятельности. Служебные – поездки в рабочее время при производственной необходимости или выполнении служебных обязанностей.

Трудовые - поездки на работу и с работы. Эти передвижения наиболее устойчивы и составляют 50-60 %.

Передвижение населения на территории муниципального образования представляет собой сочетание как пешеходных, так и транспортных передвижений, включающих в себя индивидуальный и общественный транспорт. Выбор способа передвижения, вида транспорта и степени их использования зависят от ряда факторов: социальные (социальный статус, семейное положение, принадлежность к референтной группе), личностные (возраст, этап жизненного цикла семьи, род занятий, экономическое положение, образ жизни, представление о себе), культурные (культура, субкультура, принадлежность к социальному классу), психологические (мотивация), состояние развития транспортной системы, качество транспортного обслуживания территории, уровень автомобилизации, расстояние передвижения и др.

Улично-дорожная сеть удовлетворяет основным потребностям населения, что приводит к достаточно высокому уровню автомобилизации. Градостроительная политика направлена на соблюдение уровня доступности социально-значимых объектов для населения. Пешеходное движение организовано по существующим тротуарам, сеть пригородных маршрутов общественного транспорта организована в соответствии с социальными потребностями населения. Рост пассажирооборота общественного транспорта свидетельствует о его высокой социальной значимости и необходимости дальнейшего развития. На срок действия программы планируется стабильный рост транспортного спроса.

В транспортной отрасли городского округа действуют регулярные внутримunicipальные автобусные пассажирские перевозки и индивидуальные предприниматели в режиме «такси».

Допуск на муниципальную маршрутную сеть на право осуществления регулярных маршрутных перевозок пассажиров по муниципальным маршрутам осуществляется по итогам конкурса.

### **1.3. Анализ реализации генерального плана муниципального образования городской округ «Охинский»**

Генеральный план муниципального образования городской округ «Охинский» утверждён решением Собрания муниципального образования городской округ «Охинский» № 7.8-5 от 28 декабря 2023 года.

В соответствии с решениями генерального плана в части объектов транспортной инфраструктуры было предусмотрено:

1. В части воздушного транспорта:
  - реконструкция и техническое перевооружение комплексом средств управления воздушным движением, радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи аэропорта Оха, количество вводимых средств – 2 единицы (Сахалинская область, Охинский район) – до 2030 г.;
  - реконструкция аэропорта «Оха» (срок реализации 2030 г.);
2. В части железнодорожного транспорта:
  - строительство новой железнодорожной линии Селихин – Ныш, общей протяженностью 582 км (Ульчский, Ногликский, Тымовский, Комсомольский, Александровск-Сахалинский, Охинский, Николаевский районы) – до 2030 г.
3. В части объектов общественного пассажирского транспорта:
  - строительство автостанции в г. Оха – 1 объект, срок реализации – конец 2042 г.;
  - строительство дополнительных 4 остановок общественного транспорта в местах размещения новой жилой застройки в г. Оха;
4. В части улично-дорожной сети населенных пунктов и велосипедной инфраструктуры:
  - строительство улиц и проездов в местах нового жилищного строительства в населенных пунктах городского округа;
  - устройство улиц с капитальным типом дорожной одежды во всех населенных пунктах, предусматривающих развитие жилой и общественной застройки;

- устройство вдоль улиц тротуаров с параметрами, не менее указанных в таблицах № 11.2а (для малых и средних городских населенных пунктов) и № 11.4 (для сельского населенного пункта) СП 42.13330.2016.
- строительство дорожек велосипедных в г. Оха – общей протяженностью 9,1 км;

С момента утверждения генерального плана городского округа «Охинский» прошло менее года. За это время решения генерального плана в части размещения объектов транспортной инфраструктуры не проводились.

#### **1.4. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта. Характеристика сети дорог муниципального образования городской округ «Охинский», параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог**

Транспорт, наряду с другими инфраструктурными отраслями, обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических целей. Транспорт – не только отрасль, перемещающая грузы и людей, а, в первую очередь, межотраслевая система, преобразующая условия жизнедеятельности и хозяйствования.

Эффективное функционирование транспорта, с одной стороны, является необходимым условием жизнедеятельности экономического комплекса и социальной сферы. С другой стороны, экономика и общество формируют потребности в развитии транспортной системы, которая по своим свойствам должна отвечать заданным параметрам потребителей транспортных услуг.

Городской округ в настоящее время обслуживается во внешнем сообщении воздушным, водным и автомобильным транспортом.

##### **Воздушный транспорт**

На территории городского округа «Охинский», на расстоянии 12 км юго-западнее г. Охи расположен аэропорт «Оха», класс аэродрома «Д», размеры ИВПП – 1300х42 м.

Типы принимаемых самолетов: Ан-2, Ан-24, Ан-26, Ан-28, Ан-38, Ан-140, Як-40, Л-410, F-900, ДНС-8(100/200/300/400), а также вертолеты всех типов.

Через аэропорт Оха осуществляются регулярные пассажирские авиаперевозки по двум направлениям:

- Южно-Сахалинск – Оха – Южно-Сахалинск;
- Хабаровск – Оха – Хабаровск.

По данным Дальневосточного межрегионального территориального управления воздушного транспорта (Дальневосточное МТУ Росавиации) (Исх-2939/03-ДВМТУ от 05.07.2019 г.) от территории аэропортового комплекса установлена приаэродромная территория, утвержденная приказом Дальневосточного МТУ Росавиации от 10.06.2019 г. № 190-П.

В аэропорту имеется вертодром, на котором имеется 10 вертолетных площадок 21х30 м. Вертодром принадлежит АО «Авиакомпания «Тайга».

На территории городского округа «Охинский» расположены следующие объекты единой системы организации воздушного движения:

- БПРМ, расположенный на земельном участке с кадастровым номером 65:23:0000006:47;
- БПРМ, расположенный на земельном участке с кадастровым номером 65:23:0000005:684;
- ДПРМ, расположенный на земельном участке с кадастровым номером 65:23:0000006:46;
- ДПРМ, расположенный на земельном участке с кадастровым номером 65:23:0000011:24;
- обзорный радиолокатор аэродромный, расположенный на земельном участке с кадастровым номером 65:23:0000006:124;
- обзорный радиолокатор трассовый, расположенный на земельном участке с кадастровым номером 65:23:0000005:685;

- КДП, расположенный на земельном участке с кадастровым номером 65:23:0000006:125.

За 2023 год общий объем пассажиропотока по аэропорту Оха составил 40047 человек.

Основными проблемами в сфере воздушного транспорта являются:

- высокий износ (70 %) материально-технической базы аэропорта. Эксплуатируемые на перевозках воздушные суда выпущены более 25 лет назад. По своим характеристикам они существенно уступают аналогам иностранного производства по эксплуатационным затратам и комфортабельности;
- реконструкции аэропорта Оха должна была производиться по ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на 1996-2005 и до 2010 года», однако, реконструкция аэропорта не была завершена.

### **Водный транспорт**

На территории городского округа в заливе Байкал Охотского моря расположен терминал Москальво (входящий в состав морского порта Корсаков).

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 5 апреля 2021 года № 882-р внесены изменения в распоряжение Правительства Российской Федерации от 21 апреля 2010 года № 610-р, согласно которым в границы территории морского порта Корсаков включены территория и акватория морского порта Москальво (является в настоящее время удаленным терминалом морского порта Корсаков). Согласно распоряжению Правительства Российской Федерации от 17 августа 2021 года № 2245-р морской порт Москальво закрыт для оказания услуг и захода иностранных судов.

Специализация: генеральные грузы, металлолом, гравий, контейнеры, крупногабаритные грузы, лесные грузы, бункеровка, пассажирский. Москальво занимается обслуживанием судов, приемом, обработкой и хранением грузов. Участвует в программе по утилизации буровых растворов. Терминал Москальво – мощный инженерный комплекс, принимает до 100 судов различного назначения за один навигационный период.

Площадь акватории – 52,3 кв.км. Пропускная способность – 600 тысяч тонн в год. Время навигации – с июня по ноябрь. Порт имеет 6 причалов общей протяженностью 657 погонных метра.

В 2006 году терминал Москальво стал подразделением «Сахалиншельфсервис».

На территории морского порта расположен морской грузопассажирский сезонный многосторонний пункт пропуска через Государственную границу.

На севере городского округа расположены шесть маяков – в Москальво, Рыбновске, Рыбном, в районе мыса Марии и мыса Елизаветы и в районе Одопту. Оба маяка находятся в ведении Гидрографической службы Тихоокеанского флота (СССР, России) и обеспечивают хождение судов в районе северной оконечности острова Сахалин.

В навигацию в 2023 году в порту Москальво было проведено 11 судов и обработано 11,4 тысяч тонн груза, включая 8,3 тысяч тонн металлолома и 3,1 тысяч тонн генерального груза и рыбопродукции.

### **Автомобильный транспорт**

Одним из важнейших условий устойчивого развития экономики является опережающее развитие транспортной системы (транспортная инфраструктура и дорожное хозяйство), способствующее росту товарооборота, повышению уровня производственной и социальной кооперации, эффективности использования производственных мощностей и ресурсов, оптимизации структуры экономики. Транспортная система должна отвечать требованиям надёжности, безопасности и доступности всех составляющих её систем и обеспечивать предоставление транспортных услуг потребителям с минимальными для них затратами, с высоким качеством, в полном объёме и в кратчайшие сроки.

Автобусные перевозки на территории городского округа «Охинский» осуществляет МУП «ОхаАвтоТранс». Регулярные автоперевозки по маршруту Оха – Ноглики и обратно выполняет ООО «Охинская АТК».

Объем перевозок грузов в 2023 году составил 348,2 тысяч тонн, что составляет 107,3 % к уровню 2022 года. В 2024 году грузоперевозки оцениваются в объеме 374,3 тысяч тонн (107,5 % к уровню 2023 года). На 2025-2027 годы грузоперевозки прогнозируются с ростом до 472,8 тысяч тонн (108,4 % к уровню 2026 года).

Объем перевозок пассажиров в 2023 году составил 136,7 тысяч человек, что составляет 110,4 % к уровню 2022 года. В 2024 году пассажирские перевозки оцениваются в объеме 140,4 тысяч человек (102,7 % к уровню 2023 года). На 2025-2027 годы пассажирские перевозки прогнозируются с ростом до 153 тысяч человек (103 % к уровню 2026 года).

### **Автомобильные дороги и улично-дорожная сеть**

По территории городского округа «Охинский» проходит участок автомобильной дороги общего пользования федерального значения А-393 «Южно-Сахалинск – Оха» – 00 ОП ФЗ А-393 (IV категория). Она является основной меридиональной трассой восточного берега острова. Протяженность автодороги в пределах городского округа «Охинский» составляет 132,2 км. Ширина придорожной полосы автомобильной дороги составляет 50 м.

На данной автомобильной дороге расположено 5 мостов через водные преграды. Также на территории городского округа расположены автомобильные дороги местного значения, а также ведомственные промысловые дороги. Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения утвержден решением Собрании муниципального образования городской округ «Охинский» № 6.14-4 от 29 сентября 2019 года.

Через водные преграды на автомобильных дорогах: Оха-Москальво, автомобильной дороге от поворота на с. Эхаби до с. Восточное и на Оха-Колендо расположены три автодорожных моста.

В соответствии с перечнем автомобильных дорог общего пользования местного значения в границах населенных пунктов расположены следующие улицы и проезды (утвержден решением Собрании муниципального образования городской округ «Охинский» № 6.64-2 от 22 декабря 2022 года).

Таблица 4. Основные показатели существующей улично-дорожной сети населенных пунктов городского округа «Охинский»

Наименование	Протяженность, км	Примечание
г. Оха		
Улица Промысловая	1,534	От стелы «Оха» до ул. Невельского
Улица Крупской	1,672	От пер. Невельского до магазина № 15 по ул. Крупской
Улица Школьная	1,720	От ул. Крупской до поворота к отделению ГИБДД
Улица Чехова	0,374	От базы ОАО УМС «СМНМ» до ул. Дзержинского
Улица Невельского	1,038	От пер. Невельского до ул. Вокзальная
Подъезд к «Охинская» ТЭЦ»	1,316	От ул. Вокзальная до Охинской ТЭЦ
Подъезд к городскому кладбищу	1,716	От АТП до нового кладбища
Подъезд к п. Геологов	1,446	От ул. Никитюка до ул. Геофизиков, д. 3
Улица Никитюка	1,025	От ул. Цапко до АТП
Улица Цапко	1,231	От ул. Никитюка до ул. Цапко, д.1
Улица Красноармейская	0,509	От ул. Дзержинского до ул. Красноармейская д. 54
Улица Карла Маркса	1,677	От ул. Парковой до Объездной дороги
Улица Победы	0,327	От ул. Карла Маркса до техникума
Улица 60 лет СССР	1,092	От ул. Комсомольская, д. 2 до ул. Никитюка
Улица Советская	1,704	От ул. Дзержинского до Объездной дороги
Улица Блюхера	1,227	От ул. Ленина до ДДУ «Журавушка»
Улица Парковая	0,338	От ул. Карла Маркса до ул. Комсомольская
Улица Красных Партизан	0,488	От ул. Дзержинского до ул. Ленина

Наименование	Протяженность, км	Примечание
Улица 50 лет Октября	0,890	От ул. Комсомольская до ул. 50 лет Октября д. 1
Улица Ленина	1,392	От МБОУ ДОД «Охинская детская школа искусств № 1» до ул. Никитюка
Улица Дзержинского	1,397	От поворота к ГИБДД до ул. Карла Маркса
Улица Строительная	0,743	От ул. Комсомольская до ул. Красноармейская
Улица Комсомольская	1,360	От ул. Строительная до ул. Комсомольская, д. 2
Улица Вокзальная	1,240	От поворота на Охинскую АЗС до ул. Красноармейская
Улица. Охотская	0,447	От ул. Цапко, д. 1 до ул. Охотская, д. 9
Объездная	4,997	От завода ЖБИ до перекрестка улиц 50 лет Октября и ул. Октябрьская
Межквартальный проезд, 1	0,284	От ул. Красных партизан до ул. Дзержинского
Межквартальный проезд, 2	0,575	От ул. Комсомольская до ул. Дзержинского, д.21
Межквартальный проезд, 3	0,966	От ул. 50 лет Октября до ул. Цапко
Межквартальный проезд, 4	0,963	От ул. Блюхера до 2-го участка и подъезд к многоквартирному дому Военный участок, д. 10
Подъезд к очистным сооружениям	0,237	От объездной дороги до очистных сооружений
Проезд	0,167	От ул. Ленина дом 35 до ул. 50 лет Октября
Проезд	0,071	От ул. Дзержинского до ул. Дзержинского, д. 39/1
Проезд	0,153	От ул. Цапко, д. 25 а до ул. Победы
Проезд	0,212	От ул. Карла Маркса (торец дома 29/1) до ул. Карла Маркса (торец дома 35)
Проезд	0,208	От ул. Ленина д. 42 до ул. Ленина, д. 48
Проезд	0,231	От ул. Дзержинского, д. 22 до ул. Красных партизан (вдоль ДДУ «Родничок»)
Проезд	0,147	От ДЮСШ (Дом Пионеров) до ул. Советская, д. 3Б
Проезд	0,248	От ул. Советская д.36 до ул. Дзержинского, д.21/1
Проезд	0,068	От ул. Дзержинского до ул. Советская д.22
Проезд	0,164	От ул. Ленина д. 40/2 до спуска на центральный рынок
Проезд	0,137	От спуска на центральный рынок до ул. Блюхера
Проезд	0,131	От ул. Победы до ул. Цапко, д. 10
Проезд	0,096	От ул. Ленина до ул. Советская, д. 24
Проезд	0,173	От ул. Комсомольская до ул. Парковая (вдоль отделения ЦРБ)
Проезд	0,152	От ул. Дзержинского до ул. Советская (вдоль д. 18 по ул. Советская)
Проезд	0,123	От ул. Советская, д. 18 до ул. Дзержинского, д. 22
Проезд	0,107	От ул. Парковая до МБОУ № 2
Проезд	0,111	От ул. Дзержинского до детского сада № 8 «Буратино»
Проезд	0,199	От межквартального проезда 3 (вдоль дома ул. Цапко, 28/3) до ул. Никитюка
Проезд	0,210	От межквартального проезда 3 (вдоль дома ул. 60 лет СССР, 36/2) до ул. Никитюка
Улица Сезонный участок	0,438	От ул. Дзержинского до ул. Объездной
Улица Красноармейская	0,366	От ул. Строительная до ул. Красноармейская, д.54
Улица Карла Маркса	0,137	От ул. Парковая до ул. Карла Маркса, в районе дома № 8/1
Улица 60 лет СССР	0,099	От ул. Советская до ул. 60 лет СССР, 16
Улица 50 лет Октября	0,341	От перекрестка ул. 50 лет Октября и до ул. 50 лет Октября, 1

Наименование	Протяженность, км	Примечание
Улица Лазо	0,894	От ул. Комсомольская до ул. Строительная
Переулок Физкультурный	0,468	От ул. Невельского до ул. Щербакова
Улица 1-й Октябрьский переулок	0,406	От ул. 50 лет Октября до 1-й Октябрьский пер., 3
Улица 2-й Октябрьский переулок	0,415	От ул. Октябрьская до 2-й Октябрьский пер., 1
Улица 3-й Октябрьский переулок	0,448	От ул. Октябрьская до 3-й Октябрьский пер., 1в
Улица 4-й Октябрьский переулок	0,420	От ул. Октябрьская до 4-й Октябрьский пер., 2
Улица Речная	0,346	От ул. Октябрьская до ул. Речная, 1
Улица Озерная	0,771	От ул. Ленина (в круг)
Улица Фрунзе	0,361	От ул. Фрунзе, 1 до ул. Фрунзе, 24
Улица Панфилова	0,377	От ул. Комарова, 2/1 до ул. Панфилова, 26
Улица Комарова	0,646	От ул. Фрунзе, 1 до ул. Комарова, 36
Улица Сахалинская	0,492	От ул. Цапко, 2/3 до ул. Сахалинской, 27
Улица Московская	0,234	От ул. Советская до ул. Московская, 2
Улица Зеленая	0,142	От ул. Советская до ул. Зеленая, 17
Улица Спортивная	0,278	От ул. Карла Маркса, 14 до ул. Спортивная, 15
Улица Нефтяников	0,588	От ул. Строительная до пер. Нефтяников
Переулок Нефтяников	0,562	От ул. Кирпичная до ул. Лазо
Улица Северная	0,407	От ул. Северная, 17 до пер. Нефтяников, 29
Улица Кирпичная	0,170	От ул. Кирпичная, 15 до ул. Северная
Переулок Пригородный	0,288	От ул. Красноармейская до пер. Пригородный, 2/1
Улица Щербакова	0,734	От ул. Невельского до ул. Щербакова, 2/3
Улица Клубная	0,779	От ул. Невельского до ул. Щербакова
Переулок Невельского	0,335	От ул. Невельского до пер. Невельского, 24
ИТОГО	50,975	
с. Москальво		
Улица Советская	1,735	От примыкания а/д Оха-Москальво до д.12 по ул.Советской
ИТОГО	1,735	
с. Некрасовка		
Улица Гаражная	0,104	От ул. Школьная до дома № 7 по ул. Гаражная
Улица Горная	0,420	От ул. Рыбацкой до дома № 11 по ул. Горной
Улица Зеленая	0,479	От ул. Октябрьской до ул. Лесной
Улица им. Чайки	0,861	От ул. Парковой до ул. Рыбацкой
Улица им. Юргана	0,307	От ул. им. Чайки до дома № 1 по ул. им. Юргана
Улица Клубная	0,371	От ул. Школьной до дома № 4 по ул. Клубной
Улица Лесная	0,474	От ул. Октябрьской до дома № 12 по ул. Лесной
Улица Октябрьская	1,174	От въезда в старую Некрасовку до ул. Парковой
Улица Парковая	0,622	От ул. им. Чайки до ул. Зеленая
Улица Пионерская	0,266	От ул. Парковая до ул. Лесная
Улица Рыбацкая	0,413	От ул. им. Чайки до дома № 1 по ул. Рыбацкой
Улица Школьная	0,397	От ул. им. Юргана до дома № 12 по ул. Школьной
ИТОГО	5,888	
с. Тунгор		
ул. Геофизиков	0,156	От ул. Ленина до дома № 8 по ул. Геофизиков
ул. Комсомольская	0,733	От примыкания а/д Южно-Сахалинск – Оха до ул. Ленина
ул. Ленина	0,868	От примыкания а/д Южно-Сахалинск – Оха до ул. Геофизиков

Наименование	Протяженность, км	Примечание
ул. Нефтяников	0,752	От ул. Ленина до дома № 17 по ул. Нефтяников
ул. Рабочая	0,754	От ул. Ленина до дома № 19 по ул. Рабочая
ИТОГО	3,263	
с. Восточное		
Улица Школьная	0,378	От ул. Школьной, 3 до ул. Школьной, 20
Улица Береговая	0,505	От пожарной части до ул. Школьной
Улица Магаданская	0,539	От примыкания а/д Эхаби-Восточное (вдоль домов № 5, 3, 1 ул. Магаданской)
ИТОГО	1,422	
п/р Лагури		
Улица Ленина	1,200	От а/д дороги Оха-Москальво до автобусной остановки
ИТОГО	1,200	

Недостатками улично-дорожной сети на сегодняшний день являются:

- отсутствие твердых покрытий на большей части улиц и дорог;
- отсутствие благоустройства на многих улицах населенных пунктов: отсутствие тротуаров, освещения, озеленения, водоотвода с проезжих частей.

На территории городского округа курсирует автобусное сообщение и расположены остановки общественного пассажирского транспорта в количестве 72 единиц: 48 – в г. Оха; 1 – в п/р Лагури; 1 – в с. Москальво; 3 – в с. Некрасовка; 1 – в с. Эхаби; 3 – в с. Восточное; 3 – в с. Тунгор; 1 – в районе поворота на с. Сабо; 2 – в районе с. Пильтун-2 и 10 за границами населенных пунктов на территории городского округа.

На сегодняшний день улично-дорожная сеть не классифицирована по категориям (в соответствии с СП 42.13330.2016).

Многие улицы, особенно в сельских населенных пунктах и на территории индивидуальной жилой застройки г. Оха, не имеют тротуары, поэтому пешеходы вынуждены пользоваться частью улицы, что увеличивает количество дорожно-транспортных происшествий.

К недостаткам улично-дорожной сети можно отнести также низкое качество покрытия проезжей части улиц и проездов. Степень благоустройства улично-дорожной сети оценивается как низкая, ориентировочно только 20% всех улиц имеют асфальтированные проезжие части.

#### **1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в городском округе, обеспеченность парковками (парковочными местами)**

По состоянию на конец 2020 года уровень обеспеченности легковыми автомобилями составлял 350 автомобилей на 1000 жителей. С учетом численности населения на территории городского округа зарегистрировано порядка 7,5 тысяч легковых автомобилей. Данный показатель достаточно высок и превышает средний показатель по России.

Гаражи индивидуального транспорта сосредоточены только в г. Оха и расположены по периметру города.

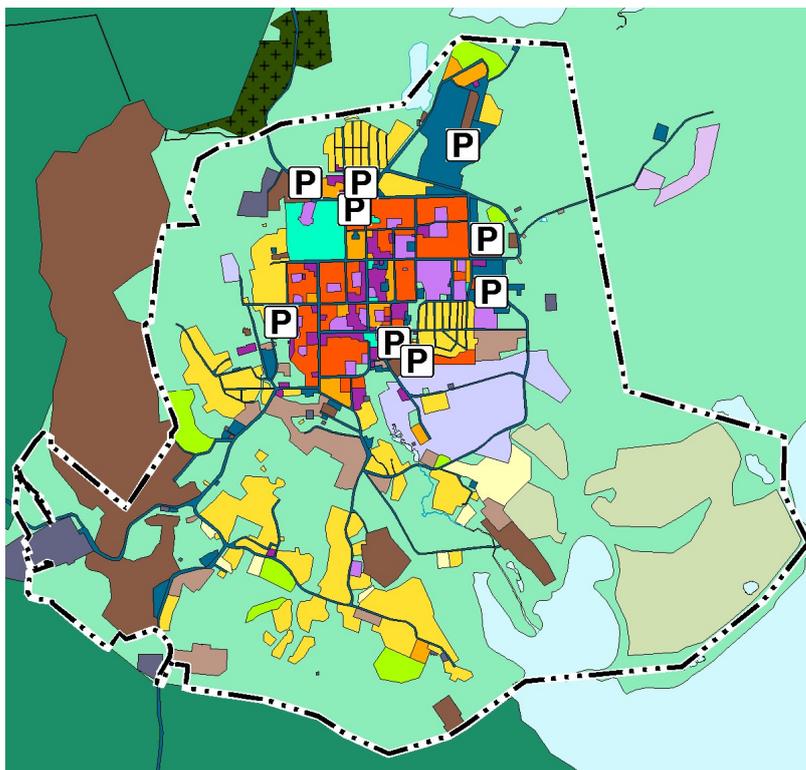


Рисунок 6. Схема расположения объектов хранения транспорта на территории г. Оха.

Грузовые автомобили и автобусы хранятся на территории промышленных и коммунальных предприятий и участках производства индивидуальных предпринимателей.

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

В настоящее время население городского округа обслуживается автомобильным транспортом, а также внешние перевозки осуществляет воздушный транспорт.

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

Автомобильный транспорт является базовым элементом транспортной системы городского округа. Данный вид транспорта занимает первое место по объемам перевозок пассажиров.

Пассажирские перевозки в городском округе осуществляются городскими автобусами общего пользования, личным автотранспортом и маршрутными такси. Автобусные перевозки на территории городского округа «Охинский» осуществляет МУП «ОхаАвтоТранс». Регулярные автоперевозки по маршруту Оха-Ноглики и обратно выполняет ООО «Охинская АТК».

На сегодняшний день автобусные пассажирские перевозки в городском округе действуют на восьми маршрутах: № 1 (город – п. Геологов), № 2 (город – мкр. Дамир), № 128 (город – с. Эхаби – с. Восточный), № 129 (город – с. Тунгор), № 149 (город – аэропорт), № 179 (город – с. Некрасовка), № 180 (город – с. Москальво) и № 501 (город – п. Сабо).

Порядка 40 тысяч пассажиров перевезли маршрутные автобусы МУП «ОхаАвтоТранс» за восемь месяцев с начала года. Эта цифра значительно меньше, чем показатель аналогичного периода прошлого года – 46,7 тысяч человек. Уменьшение объемов перевозок связано, в первую очередь, с сокращением населения сел. Кроме того, охинцы все чаще предпочитают добираться на периферию на такси, в том числе на машинах, владельцы которых занимаются нелегальным извозом, даже притом, что проезд на муниципальном транспорте обходится гораздо дешевле.

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

На территории городского округа пешеходное и велосипедное движение осуществляется по тротуарам и по дорогам общего пользования, без разделения на зоны посредством дорожной разметки. Выделенных велосипедных дорожек на территории городского округа нет. Движение велосипедистов осуществляется совместно с пешеходами по тротуарам или совместно с автомобилистами по проездам. Это ведет к возникновению конфликтных ситуаций между велосипедистами и другими участниками дорожного движения.

В летний период интенсивность велосипедного движения значительно возрастает.

## **1.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств**

Сведения о маршрутах движения грузового транспорта на территории городского округа отсутствуют.

Движение грузового транспорта по автомобильным дорогам ограничивается весной для предотвращения разрушения дорог в период снеготаяния и паводков, но не более чем на 30 дней.

Движение грузовых транспортных средств на территории городского округа организовано элементами обустройства автомобильных дорог, искусственными и дорожными сооружениями, устроенными в соответствии с правилами дорожного движения. Движение большегрузных транспортных средств организовано в обход территорий жилых микрорайонов.

Маршруты движения грузового транспорта предусматривают заезд в жилую зону. Движение предусмотрено только по главным улицам г. Оха. Это создает условия для повышенного уровня загрязнения атмосферного воздуха, повышает нагрузку на дорожно-транспортную сеть и уровень аварийности.

Выполнение работ по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения в текущем периоде осуществляет МУП «Охинское автотранспортное предприятие» муниципального образования городской округ «Охинский».

Информация о других организациях, занимающиеся содержанием автодорог, проходящих по территории городского округа отсутствует.

В целом, оценка работы дорожных служб можно охарактеризовать как «низкая».

## **1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения**

Безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач в Российской Федерации. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут и становятся инвалидами дети.

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

Основными видами дорожно-транспортных происшествий являются наезд на препятствие, на стоящее транспортное средство, наезд на пешехода, столкновение и опрокидывание транспортного средства. Более 70 % дорожно-транспортных происшествий связано с нарушением правил дорожного движения Российской Федерации водителями транспортных средств, 30% всех происшествий связаны с неправильным выбором скорости движения.

Анализ состояния обеспечения безопасности дорожного движения показывает, что в течение последних лет уровень дорожно-транспортных происшествий в муниципальном образовании снижается, но остается все также высоким. Сохранение высокого уровня аварийности на дорогах городского округа, объясняется рядом факторов, основные из которых являются:

- недостаточность объемов финансирования на содержание автомобильных общего пользования местного значения;
- недостаточная техническая оснащенность всех органов и организаций, участвующих в обеспечении безопасности дорожного движения;
- увеличение парка транспортных средств в личном пользовании граждан;
- низкое качество подготовки водителей, приводящее к ошибкам в оценке дорожной обстановки;
- управление транспортным средством в состоянии опьянения;
- превышение скорости движения;
- нарушение правил обгона.

Сложившаяся экономическая ситуация в муниципальном образовании не позволяет своевременно и в полной мере финансировать работы по реконструкции, ремонту и строительству дорожных объектов. Под особый контроль необходимо взять профилактическую и воспитательную работу с наиболее уязвимыми участниками дорожного движения – детьми и подростками. Существующее текущее финансирование отделения ГИБДД не позволяет ему в полной мере реализовывать свои полномочия в процессе контрольно-надзорной деятельности за участниками дорожного движения.

Для снижения аварийности сотрудниками ГИБДД ежедневно проводится обследование на предмет выявления недостатков в безопасном содержании улично-дорожной сети. Для снижения аварийности в городском округе и обеспечения безопасности дорожного движения рекомендуется провести следующие мероприятия:

- в связи с увеличением автотранспорта необходимо установить видеонаблюдение на центральных улицах города Оха;
- совместно с другими службами ОМВД регулярно (в выходные и праздничные дни) проводить целевые рейды, как в городе, так и в населенных пунктах по выявлению нарушений ПДД, реально влияющих на аварийность;
- систематически освещать работу подразделения ГИБДД в СМИ, проводить беседы и выступления в автопредприятиях, учебных заведениях, дошкольных учреждениях, на конечных остановках.

Решение вышеуказанных проблем поможет реализовать намеченные мероприятия по предотвращению дорожно-транспортного травматизма.

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, их низкой дисциплиной, а также недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения.

Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортной аварийностью, требуется непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

Одним из важных технических средств организации дорожного движения являются дорожные знаки, информационные указатели, предназначенные для информирования об условиях и режимах движения водителей и пешеходов. Качественное изготовление дорожных знаков, правильная их расстановка в необходимом объеме и информативность оказывают значительное влияние на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и в целом повышают комфортабельность движения. Требуется установка дополнительных дорожных знаков в соответствии с ПОДД.

В связи с рисками ухудшения обстановки с аварийностью и наличием проблемы обеспечения безопасности дорожного движения требуются выработка и реализация долгосрочной стратегии, координация усилий всех заинтересованных служб и населения, органов местного самоуправления.

С целью снижения остроты создавшейся проблемы применение программно-целевого метода позволит добиться:

- координации деятельности органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- реализации комплекса мероприятий, в том числе профилактического характера, по снижению числа дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, обусловленных дорожными условиями, а также снижению числа погибших в результате ДТП.

Для эффективного решения проблем с дорожно-транспортной аварийностью и обеспечения снижения ее показателей необходимы продолжение системной реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и их обеспеченность финансовыми ресурсами.

На отдельных участках улиц муниципального образования установлены пешеходные и барьерные ограждения.

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

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

- отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат около 200 компонентов. Углеводородные соединения отработавших газов, наряду с токсическими свойствами, обладают канцерогенным действием (способствуют возникновению и развитию злокачественных новообразований). Таким образом, развитие транспортной инфраструктуры без учета экологических требований существенно повышает риски увеличения смертности от раковых заболеваний среди населения;
- отработавшие газы бензинового двигателя с неправильной работой двигателя и системы питания содержат оксид углерода в количестве, превышающем норму в 2-3 раза. Наиболее неблагоприятными режимами работы являются малые скорости и «холостой ход» двигателя. Это проявляется в условиях большой загруженности на дорогах;
- углеводороды под действием ультрафиолетового излучения вступают в реакцию с оксидами азота, в результате чего образуются новые токсичные продукты – фотооксиданты, являющиеся основой «смога». К ним относятся – озон, соединения азота, угарный газ, перекиси и др. фотооксиданты биологически активны, ведут к росту легочных заболеваний людей;
- большую опасность представляет также свинец и его соединения, входящие в состав этиловой жидкости, которую добавляют в бензин;
- при движении автомобилей происходит истирание дорожных покрытий и автомобильных шин, продукты износа которых смешиваются с твердыми частицами отработавших газов. К этому добавляется грязь, занесенная на проезжую часть с прилегающего к дороге почвенного слоя. В результате образуется пыль, в сухую погоду поднимающаяся над дорогой в воздух. Химический состав и количество пыли зависят от материалов дорожного покрытия. Наибольшее количество пыли создается на грунтовых и гравийных дорогах. Экологические последствия запыленности отражаются на пассажирах транспортных средств, водителях и людях, находящихся вблизи от дороги. Пыль оседает также на растительности и обитателях придорожной полосы. Леса и лесопосадки вдоль дорог угнетаются, а сельскохозяйственные культуры накапливают вредные вещества, содержащиеся в пылевых выбросах и отработавших газах.

Данные о фоновых концентрациях загрязняющих веществ в атмосферном воздухе городского округа отсутствуют.

## **Атмосферный воздух**

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

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

В отдельные периоды, когда метеорологические условия способствуют накоплению загрязняющих веществ в атмосфере, концентрации отдельных вредных веществ могут резко возрасти. Чтобы в эти периоды не допускать возникновения высокого уровня загрязнения воздуха, необходимо кратковременное сокращение выбросов загрязняющих веществ. Предупреждения о повышении уровня загрязнения воздуха в связи с ожидаемыми неблагоприятными метеорологическими условиями составляют в прогностических подразделениях Росгидромета. Мероприятия на период наступления НМУ разрабатываются совместно с предприятием при разработке проектной документации для каждого объекта.

## **Водные объекты**

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

В пределах водоохранной зоны запрещаются:

- проведение авиационных работ;
- заправка топливом, мойка и ремонт автомобилей и других машин и механизмов;
- размещение стоянок транспортных средств.

Для обеспечения требуемых гигиенических норм содержания в приземном слое атмосферы загрязняющих веществ, уменьшения отрицательного влияния источников загрязнения на население согласно СанПиНу 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов» необходимо определение и установление санитарно-защитных зон, которая должна отделять объекты негативного воздействия от жилой застройки и социально значимых объектов.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру муниципального образования и характер дорожно-транспортной сети (наличие дорог с интенсивным движением в районах жилой застройки), можно сделать вывод о сравнительно благополучной экологической ситуации в части воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

### **1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры городского округа**

В городском округе обслуживание транспортных средств осуществляется на станциях технического обслуживания автотранспорта и автозаправочных станциях.

Объекты обслуживания транспорта расположены только в г. Оха.

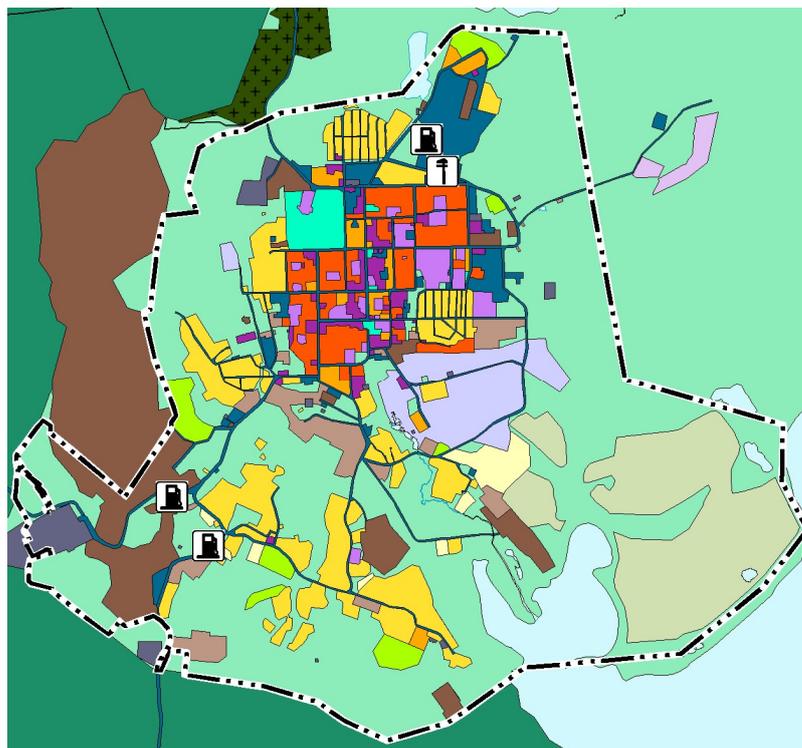


Рисунок 7. Схема расположения объектов обслуживания транспорта на территории г. Оха (автозаправочные станции и станции технического обслуживания)

Данного количества объектов достаточно для обслуживания личного транспорта населения.

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

Основными документами, определяющими порядок функционирования и развития транспортной инфраструктуры на территории городского округа «Охинский», являются:

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации.
2. Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
3. Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».
4. ГОСТ Р 50597-2017 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля».
5. СП 42.13330.2016 «Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\*».
6. Схема территориального планирования Сахалинской области.
7. Генеральный план муниципального образования городской округ «Охинский».
8. Муниципальная программа «Совершенствование и развитие дорожного хозяйства, повышение безопасности дорожного движения в муниципальном образовании городской округ «Охинский».
9. Мастер-план муниципального образования городской округ «Охинский».

В целом, программа комплексного развития транспортной инфраструктуры должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры городского округа в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

Реализация мероприятий программы позволит обеспечить:

- безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность;
- доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;
- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории городского округа;
- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;
- условия для управления транспортным спросом;
- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;
- создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
- условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

## **2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ГОРОДСКОГО ОКРУГА «ОХИНСКИЙ»**

### **2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития городского округа**

Административный центр городского округа, город Оха, расположен на севере острова Сахалин на берегу залива Уркт. Большую часть территории города занимает природный ландшафт. Для планировочной структуры города характерна прямоугольная сетка улиц. Основные из них – ул. Советская, Карла Маркса, Никитюка – расположены в широтном направлении, ул. Дзержинского, 50 лет Октября, Ленина, 60 лет СССР – в меридиональном. В г. Оха размещены основные объекты социальной инфраструктуры, обслуживающие население всего муниципального образования.

Жилая зона города представлена малоэтажной, среднеэтажной и индивидуальной жилой застройкой. Кварталы многоквартирных домов расположены в центральной части города в границах улиц Дзержинского – Никитюка – Цапко – Советская – Ленина. На севере города расположены микрорайоны индивидуальной застройки в поселках Октябрьский и Северный. В восточной части города индивидуальная жилая застройка образует микрорайон Красная Горка. На юге населенного пункта индивидуальная жилая застройка расположена в основном по ул. Вокзальная, ул. Крупской и ул. Школьная, в западной части – по ул. Красноармейская и ул. Нефтяников.

Общественно-деловые зоны сосредоточены в центре города, вдоль улиц Советской, Ленина, Карла Маркса и Победы. В центре города расположены: здание администрации муниципального образования, Охинский городской суд, управление ФНС по Сахалинской области, храм Преподобного Сергия Радонежского, церковь Христа Спасителя, Охинский краеведческий музей, больничный городок, Сахалинский Государственный университет, филиал Сахалинского топливно-энергетического техникума, Сахалинский индустриальный техникум, центральная библиотека, магазины и кафе, встроенные в первые этажи жилых зданий и отдельно стоящие. Внутри жилых кварталов размещаются общеобразовательные школы, детские сады, площадки для спорта и отдыха. Кроме этих учреждений, в городе имеются: спортивно-оздоровительный комплекс «Дельфин», объекты дополнительного образования, спортивные залы и гостиница.

Зеленые насаждения общего пользования представлены скверами и бульварами. К общественным местам отдыха в городе Оха относятся: городской парк, парк имени Ленина у городской администрации, сквер на пересечении улиц Ленина и Карла Маркса, а также сквер на улице Ленина, где расположен памятник воинам-охинцам, павшим в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.

Производственные зоны в основном сосредоточены в западной, юго-западной и южной частях города, причем на западе преобладают объекты нефтедобычи, на юге – складские территории и промышленные зоны, хлебозавод, механический завод и недействующий завод железобетонных изделий. На юго-востоке рядом с заливом Уркт расположена рыбопромышленная компания ООО «Оха».

Лагури находится в 11 км западнее от г. Оха и является его планировочным районом. Территория Лагури сформирована кварталами индивидуальных жилых домов, территориями коммунально-складского и инженерного назначения. Объекты общественного делового назначения отсутствуют.

Село Некрасовка расположено на берегу залива Помрь, в 23 км северо-западной от г. Оха. Подъезд к селу осуществляется по дороге общего пользования местного значения Оха-Москальво. Село состоит из старой Некрасовки, расположенной на берегу залива и новой Некрасовки, расположенной южнее. В старой Некрасовке жилая зона сформирована индивидуальными жилыми домами и несколькими участками малоэтажной многоквартирной жилой застройки. В северном направлении от жилой застройки сформирован участок

производственного назначения, на котором расположен цех по переработке рыбы. На территории новой Некрасовки жилая застройка представлена малоэтажными многоквартирными домами вдоль улиц Пионерская и Октябрьская, индивидуальная жилая застройка располагается вдоль улиц Парковая, Зеленая и Лесная. Территория общественно-делового назначения сформирована по улице Октябрьская. В новой Некрасовке в центральной части располагаются школа-интернат, амбулатория, сельский клуб, котельная, водозабор. Юго-восточнее жилой застройки размещены канализационные очистные сооружения. В юго-западном направлении расположена территория дома отдыха. Западнее села размещено кладбище.

Село Тунгор расположено в 22 км к югу от г. Оха, на левом берегу реки Эрри. Основными планировочными осями являются улицы Ленина, Нефтяников и Комсомольская. Через населенный пункт в южной части, проходит автомобильная дорога федерального значения «Южно-Сахалинск – Оха». Жилая зона представлена малоэтажной, среднеэтажной и индивидуальной жилой застройкой, которая занимает основную часть территории населенного пункта. Центральная часть села занята малоэтажными и среднеэтажными многоквартирными жилыми домами, а по периметру села располагается застройка индивидуальными жилыми домами. В общественном центре села расположены объекты социальной инфраструктуры: школа-детский сад, сельская библиотека, храм-часовня и фельдшерско-акушерский пункт. Зона садоводческих или огороднических некоммерческих товариществ расположена на окраинах села с северной и южной стороны. Также в южной части села располагаются очистные сооружения и пункт редуцирования газа.

Село Восточное расположено в восточной части городского округа, на берегу залива Эхаби, в 13 км юго-восточнее от г. Оха. Территория села разделена р. Капник на две части: северную и юго-западную. К селу ведет автомобильная дорога местного значения от поворота на с. Эхаби до с. Восточное. В юго-западной части села сформирована индивидуальная жилая застройка и расположены производственные сооружения. В северной части сформированы территории индивидуальной и малоэтажной жилой застройки, территории коммунально-складского и инженерного назначения, расположены объекты общественно-делового и социального назначения, в том числе школа, поликлиника, сельская библиотека, отделение почты России и магазин. В северной части села находятся очистные сооружения и две котельные на улицах Школьная и Магаданская соответственно. Также имеется скважина на улице Школьной, которая снабжает село водой.

Село Москальво находится в западной части городского округа, на северо-восточном побережье залива Байкал, в 30 км западнее от г. Оха. Связь с селом осуществляется по автомобильной дороге местного значения Оха-Москальво, которая проходит юго-восточнее села и соединяет населенные пункты с Морским портом Москальво.

Застройка села Москальво представлена малоэтажными многоквартирными домами и индивидуальными домами. В селе расположены объекты общественно-делового и социального назначения: амбулатория, сельская библиотека и дом культуры. В южной части села расположены канализационные насосные станции, котельная и водозабор.

Село Эхаби находится на берегу озера Гиляко-Абунан, в 9 км южнее города Оха. К населенному пункту подходит автомобильная дорога общего пользования местного значения от поворота на с. Эхаби до с. Восточное. Жилая зона сформирована участками индивидуальной жилой застройки. Объекты торговли расположены по улице Комсомольская.

Озерный является планировочным районом села Эхаби, расположенный в 7 км юго-западнее от села Эхаби, поделен на две части автомобильной дорогой общего пользования федерального значения «Южно-Сахалинск – Оха». Планировочная структура Озерного сформирована преимущественно территориями индивидуальной жилой застройки.

Село Рыбновск расположено на берегу Амурского лимана, в западной части городского округа. Постоянная транспортная связь села с другими населенными пунктами отсутствует. Территория населенного пункта сформирована индивидуальной жилой застройкой и территорией производственного назначения. Также на территории села располагаются фельдшерско-акушерский пункт и дизельная электростанция.

Село Рыбное расположено на берегу Амурского лимана, в западной части городского округа. Постоянная транспортная связь села с другими населенными пунктами отсутствует. Территория населенного пункта сформирована индивидуальной жилой застройкой и территорией производственного назначения. Объекты общественного назначения в селе отсутствуют.

Село Сабо располагается в юго-восточной части городского округа. По автомобильной дороге общего пользования местного значения осуществляется подъезд к селу. В восточном направлении от села проходит автомобильная дорога общего пользования федерального значения «Южно-Сахалинск – Оха». Жилая зона сформирована участками индивидуальной жилой застройки. Участки коммунально-складского назначения располагаются в северном направлении от жилой застройки.

Село Колендо расположено в северной части городского округа, в 23 км северо-западнее от г. Оха. Связь с селом осуществляется по автомобильной дороге общего пользования местного значения Оха – Колендо. Территория сформирована садоводческими участками.

Село Пильтун-2 расположено в южной части городского округа, в 97 км южнее от г. Оха. Подъезд к селу осуществляется по автомобильной дороге общего пользования федерального значения «Южно-Сахалинск – Оха», проходящей западнее населенного пункта. Территория села сформирована зонами садоводческих или огороднических некоммерческих товариществ. В восточной и в западной части населенного пункта располагаются территории для размещения инженерной инфраструктуры. На территории села сохранились участки, предоставленные для размещения и эксплуатации объектов демонтированной железнодорожной магистрали.

За границами населенных пунктов расположены:

- морской порт Москальво южнее с. Москальво;
- полигон ТКО восточнее г. Оха;
- Охинское ГУДП Сахалинской области в 7 км южнее г. Оха;
- аэропорт «Оха» на расстоянии 12 км на юго-запад от г. Оха;
- газонефтяное месторождение «Мухто» в 11 км юго-восточнее с. Сабо;
- рыболовецкий стан в 2 км южнее от с. Рыбновск;
- месторождения полезных ископаемых (нефть, конденсат, горючий газ, уголь каменный, бурый уголь).

Предыдущий генеральный план муниципального образования разработан ООО «Ленгипрогор» в 2019 году и утвержден Собранием муниципального образования городской округ «Охинский» от 12 мая 2020 года № 6.22–1 (Об утверждении генерального плана городского округа «Охинский»). Решения этого генерального плана не реализованы полностью в связи с изменением существующего использования территории и демографической ситуации.

Разработанный и утвержденный генеральный план городского округа «Охинский» (разработан ООО «АРТ «Геоника», утвержден решением собрания муниципального образования городского округа «Охинский» № 7.8-5 от 28 декабря 2023 года) основан на решениях предыдущего генерального плана, действующих правил землепользования и застройки, утвержденных решением Собрания муниципального образования городской округ «Охинский» от 26 апреля 2018 года № 5.61–4 (в редакции № 6.73–2 от 25 мая 2023 года), с учетом комплексной оценки территории городского округа, действующего градостроительного зонирования, прогноза перспективной численности населения, предложений по развитию новых селитебных территорий (среднеэтажной, малоэтажной и индивидуальной застройки), производственных и коммунально-складских территорий, обеспечения прав и законных интересов физических и юридических лиц, в том числе правообладателей земельных участков и объектов капитального строительства.

Даны предложения:

- по изменению границ функциональных зон на территории городского округа и населенных пунктов с размещением новых жилых зон (среднеэтажной, малоэтажной застройки и индивидуальной застройки), общественных зон,

- промышленных зон, развитию транспортной инфраструктуры и других стратегических вопросов развития городского округа;
- по изменению границ населенных пунктов;
- по приведению генерального плана городского округа «Охинский» в соответствие с требованиями градостроительного законодательства, с учётом произошедших изменений в законодательстве.

Функциональное зонирование городского округа направлено на определение территорий для размещения всех необходимых систем и объектов для создания комфортной среды, и достижения оптимального баланса функциональных зон по отношению друг к другу. Задачей функционального зонирования территории является обеспечение гармоничного развития существующих и строительство новых объектов капитального строительства федерального, регионального и местного значения.

В результате анализа современного использования территории городского округа и населенных пунктов, социально-демографических условий, производственного и транспортного потенциала, учитывая основные направления развития городского округа, выявлены основные факторы, которые учитывались в данной работе:

сложившаяся планировочная структура;

- существующие транспортные связи;
- транспортное и инженерное обеспечение городского округа.
- Пространственное решение определялось следующими положениями:
- упорядочение и развитие планировочной структуры селитебной территории;
- размещение объектов общественного центра;
- формирование улично-дорожной сети;
- размещение объектов инженерной и транспортной инфраструктур;
- благоустройство территорий населенных пунктов, формирование мест отдыха с учетом природного каркаса территории;
- обеспечение экологической безопасности и защита территории от чрезвычайных ситуаций.

Планировочная структура выполнена с учетом существующей ситуации, планировочных ограничений и результатов анализа комплексного развития территории.

Развитие планировочной структуры городского округа учитывает особенности сложившейся планировочной ситуации, природно-климатические факторы и планировочные ограничения.

Генеральным планом предложено поэтапное пространственное развитие населённых пунктов с учетом сохранения целостности селитебных территорий и расчётной численности населения.

### **Жилые зоны**

Жилые зоны предназначены для преимущественного размещения жилищного фонда. В жилых зонах допускается размещение отдельно стоящих, встроенных или пристроенных объектов социального и коммунально-бытового назначения, медицинских организаций, дошкольных образовательных организаций и общеобразовательных организаций, гаражей и открытых стоянок для постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей, с включением объектов общественно-делового назначения и инженерной инфраструктуры, связанных с обслуживанием данной зоны.

В центральной части города Оха сохраняются зоны малоэтажной и среднеэтажной жилой застройки с учетом замены аварийных и сейсмически неустойчивых жилых домов. Проектом сохраняется прямоугольная сетка улиц. В западной части города на месте недействующего кирпичного завода предлагается создание нового района среднеэтажной застройки, в том числе для расселения жителей из аварийных домов центральной части города. Развитие малоэтажной застройки предлагается в районе ул. 2-й Участок на земельном участке с кадастровым номером 65:24:0000025:477. Развитие индивидуальной жилой застройки планируется в северной части

города в районе ул. Геофизиков и ул. Октябрьская, а также в южной части города в районе ул. Крупской.

Территории проектирования находится в границах приаэродромной территории аэродрома «Оха» (Новостройка). На последующих этапах проектирования территории необходимо согласование размещения объектов в границах контролируемой зоны аэродрома, приаэродромных территорий, полос воздушных подходов и санитарно-защитных зон аэродромов гражданской авиации Российской Федерации, с территориальными органами Росавиации и ФГУП «ЕС ОрВД».

В селе Тунгор проектом генерального плана предлагается упорядочение жилой застройки, снос сейсмически неустойчивых многоквартирных жилых домов и строительство новых. Развитие среднеэтажной застройки предлагается на земельном участке с кадастровым номером 65:23:0000012:1098. Размещение малоэтажной застройки предусмотрено на земельном участке с кадастровым номером 65:23:0000012:1096. Индивидуальная жилая застройка проектными решениями сохраняется.

В селе Некрасовка предусматривается сохранение и упорядочение существующей жилой застройки. Размещение малоэтажной застройки планируется в северной части села в районе ул. Рыбацкая. Развитие индивидуальной жилой застройки планируется в южной части села в районе ул. Лесная. Размещение жилой застройки предложено для расселения жителей из аварийных и сейсмически неустойчивых жилых домов.

В селах Москальво, Рыбное, Рыбновск, Восточное и Эхаби с планировочным районом Озерный не предусмотрено развитие жилищного строительства в связи с уменьшением расчетной численности населения.

Жилая застройка села Сабо проектными решениями сохраняется.

### **Общественно-деловые зоны**

Общественно-деловые зоны предназначены для размещения общественно-деловой застройки различного назначения.

В состав общественно-деловых зон включены:

- многофункциональная общественно-деловая зона;
- зона специализированной общественной застройки.

Предложения проекта генерального плана по развитию общественно-деловых зон основаны на решениях действующего генерального плана муниципального образования и действующих Правил землепользования и застройки, комплексной оценки территорий и границ земельных участков, сведения о которых содержатся в ЕГРН.

Проектом генерального плана городского округа «Охинский» предлагаются мероприятия по развитию социальной инфраструктуры за счет размещения объектов регионального и местного значения.

Многофункциональная общественно-деловая зона предназначена для формирования общественных центров, включающих учреждения обслуживания разного уровня с полным набором объектов обслуживания с целью ликвидации дефицита объектов соцкультбыта, определение мест их оптимального размещения и оптимизации радиусов обслуживания, включает объекты делового и коммерческого назначения, торговли, общественного питания с размещением сопутствующих объектов инженерного обеспечения, а также объектов, необходимых для осуществления производственной и предпринимательской деятельности.

Зоны специализированной общественной застройки представляют собой территории, имеющие значительные площади, предназначенные для размещения, как правило, объектов образования, учреждений здравоохранения, спорта: дошкольных образовательных организаций, общеобразовательных организаций, организаций дополнительного образования, научных организаций, объектов культуры и искусства, здравоохранения, социального назначения, объектов физической культуры и массового спорта, культовых зданий и сооружений с размещением сопутствующих объектов инженерного обеспечения.

В городе Оха развитие общественно-деловой застройки предусматривается за счет строительства объектов дошкольного, общего, средне-специального и дополнительного образования, отдыха и туризма, культуры, спорта и прочих объектов обслуживания.

В сфере образования к размещению запланированы:

- дошкольная образовательная организация по ул. Дзержинского;
- дошкольная образовательная организация в новом жилом районе среднеэтажной застройки, который расположен в западной части города, на месте недействующего кирпичного завода;
- образовательная организация на земельном участке с кадастровым номером 65:24:0000017:1482;
- дом детского творчества;
- детская школа искусств на земельном участке с кадастровым номером 65:24:0000022:22, по ул. Ленина;
- детско-юношеская спортивная школа, за счет ликвидации здания МБДОУ № 2 «Солнышко», по ул. Ленина;
- учебный корпус для ГБПОУ «Сахалинский индустриальный техникум» на земельном участке с кадастровым номером 65:24:0000020:123, по ул. Советская.

В сфере культуры и искусства к размещению запланированы:

- музей с выставочным залом и клуб с кинозалом;
- центральная библиотека и детская центральная библиотека на месте ликвидируемого здания по Ленина, 17.

В сфере физической культуры и спорта к размещению запланированы:

- лыжероллерная трасса на земельном участке с кадастровым номером 65:24:0000000:829;
- бассейн и футбольное поле стадион;
- крытый спортивный комплекс на земельном участке с кадастровым номером 65:24:0000020:899;
- крытое спортивное сооружение;
- спортивные площадки в селитебной части города.

Также в городе планируется размещение гостиницы по ул. Карла Маркса, бани по адресу ул. Ленина, 8 и ресторана по ул. Дзержинского.

В селе Некрасовка развитие общественно-деловой застройки предусматривается за счет размещения школы-интерната с группами детского сада по адресу ул. Парковая 1, фельдшерско-акушерского пункта на земельном участке с кадастровым номером 65:23:0000003:1099 по ул. Октябрьская, комплекс спортивных площадок в западной части села по ул. Октябрьская. Также в западной части села предусматривается организация этнографического парка и базы отдыха.

В селе Москальво развитие общественно-деловой застройки предусматривается за счет размещения амбулатории на земельном участке с кадастровым номером 65:23:0000004:811 и спортивной площадки в районе существующей жилой застройки.

В селе Тунгор предусмотрено размещение клуба и спортивной площадки в центральной части населенного пункта по ул. Ленина.

В селе Восточное предложено размещение игровой спортивной площадки по ул. Береговая.

В населенных пунктах с. Рыбновск, с. Рыбное, с. Сабо, с. Пильтун-2, с. Колендо, с. Эхаби с планировочным районом Озерный развитие социальной сферы не предусмотрено.

### **Производственные зоны, зоны инженерной и транспортной инфраструктуры**

Производственные зоны, зоны инженерной и транспортной инфраструктур предназначены для размещения промышленных, коммунальных и складских объектов, объектов инженерной и транспортной инфраструктур, а также для установления санитарно-защитных зон таких объектов, с включением объектов общественно-делового назначения, связанных с обслуживанием данной зоны.

В состав производственных зон, зон инженерной и транспортной инфраструктур включены:

- производственная зона;
- коммунально-складская зона;
- зона инженерной инфраструктуры;
- зона транспортной инфраструктуры.

Производственная зона предназначена для преимущественного размещения производственных объектов, а также объектов инженерной и транспортной инфраструктур, обеспечивающих их функционирование.

На территории города Оха предлагается формирование производственных зон для размещения объектов производства:

- кислородной станции, с учетом выноса из западной части города;
- филиала Сахалинского нефтегазового индустриального парка, в юго-западной части города около Охинской ТЭЦ;
- завода глубокой переработки рыбы в юго-восточной части города, около рыбопромышленной компании ООО «Оха».

Производственные зоны, не входящие в состав населенных пунктов, определены на площадках разработки месторождений полезных ископаемых.

Коммунально-складская зона предназначена для размещения коммунальных и складских объектов, обеспечивающих функционирование объектов инженерной и транспортной инфраструктур, а также для установления санитарно-защитных зон таких объектов. Размещение коммунально-складских объектов определено зонированием территории с соблюдением санитарно-гигиенических, технологических и противопожарных требований.

На территории городского округа предусмотрено территориальное упорядочение существующих коммунально-складских и производственных объектов.

Зона инженерной инфраструктуры предназначена для размещения и функционирования сооружений и коммуникаций водоснабжения, водоотведения, теплоснабжения, электроснабжения, газоснабжения, очистки стоков, связи, а также включает в себя территории, необходимые для их технического обслуживания и охраны.

В сфере инженерной инфраструктуры на территории городского округа планируется:

- строительство электрической подстанции 35/6 Лагури – 2 единицы;
- строительство электрической подстанции 35/6 кВ 28 км – 2 единицы;
- строительство электрической подстанции 35/6 Медвежье озеро – 2 единицы;
- строительство электрической подстанции 35/6 Аэропорт;
- реконструкция насосной станции 1-го подъема;
- реконструкция насосной станции 2-го подъема;
- реконструкция водопроводных очистных сооружений;
- реконструкция водозабора.

На территории населенных пунктов планируется:

- строительство электрической подстанции 35/6 кВ Новгородская – 2 в г. Оха;
- реконструкция распределительного пункта 6 кВ Москальво в с. Москальво;
- строительство двух канализационных насосных станций в г. Оха;
- строительство канализационной насосной станции №2 в г. Оха;
- строительство очистных сооружений в г. Оха;
- строительство канализационных насосных станций в с. Москальво;
- строительство очистных сооружений в с. Москальво;
- строительство очистных сооружений в с. Восточное;
- строительство очистных сооружений в с. Тунгор;
- строительство очистных сооружений в с. Некрасовка.

Зона транспортной инфраструктуры, предназначенная для размещения и функционирования сооружений и коммуникаций внешнего и общественного транспорта, а также включает зону улично-дорожной сети, территории которой подлежат благоустройству с учетом

технических и эксплуатационных характеристик таких сооружений и коммуникаций, в том числе для создания санитарно-защитных зон.

В сфере транспортной инфраструктуры на территории городского округа планируется размещение:

- посадочной площадки для вертолетов в районе бывшего п. Погиби;
- посадочной площадки для вертолетов, рядом с селом Рыбное.
- На территории населенных пунктов планируется:
- размещение станции технического обслуживания в южной части г. Оха, в районе ул. Чехова, мощностью 6 постов;
- размещение автостанции в г. Оха, в районе ул. Красноармейская;
- размещение посадочной площадки базирования санитарной авиации в г. Оха на территории больничного городка;
- размещение посадочной площадки для вертолетов в с. Рыбновск.

Зоны сельскохозяйственного использования предназначены для определения территорий, связанных с выращиванием и переработкой сельскохозяйственной продукции.

В состав зоны сельскохозяйственного использования включены:

- зона сельскохозяйственного использования;
- зона сельскохозяйственных угодий;
- зона садоводческих или огороднических некоммерческих товариществ;
- иные зоны сельскохозяйственного назначения.

### **Зоны сельскохозяйственного использования**

Зоны сельскохозяйственного использования предназначены для ведения сельскохозяйственной деятельности. Включают в себя территории, занятые сенокосами, пастбищами, а также территориями, связанными с выращиванием и переработкой сельскохозяйственной продукции с включением объектов инженерной инфраструктуры, связанных с их обслуживанием.

Территории сельскохозяйственного использования занимают на территории городского округа незначительные площади. Основные участки сельскохозяйственных зон располагаются на берегах залива Помрь и залива Байкал.

Развитие зоны сельскохозяйственного использования предложено в восточной части с. Тунгор под строительство тепличного комплекса для круглогодичного выращивания зелени и овощей.

Зона сельскохозяйственных угодий предназначена для определения территорий пашни, сенокосов, пастбищ для выпаса домашнего скота, залежей. Существующие зоны сельскохозяйственных угодий проектом сохраняются.

Зона садоводческих или огороднических некоммерческих товариществ – земли, предназначенные для ведения дачного хозяйства, садоводства, личного подсобного хозяйства с включением объектов инженерной инфраструктуры, связанных с обслуживанием данной зоны.

Существующие зоны садоводческих или огороднических некоммерческих товариществ на территории городского округа и территории населенных пунктов проектом сохраняются.

Иные зоны сельскохозяйственного назначения устанавливаются для ведения личного подсобного хозяйства, крестьянско-фермерского хозяйства, для целей аквакультуры (рыбоводства) и так далее.

Территории личного подсобного хозяйства, расположенные в с. Колендо, проектными решениями сохраняются.

Проектом генерального плана предусмотрено размещение предприятия по рыбоводству в районе залива Байкал на реке Волчанка.

### **Зоны рекреационного назначения**

Зона рекреационного назначения представляет собой озелененные территории общего пользования в пределах городского округа, предназначенные для организации отдыха населения, туризма, физкультурно-оздоровительной и спортивной деятельности граждан в зеленом

окружении и создания благоприятной среды в застройке населенного пункта с включением объектов, допустимых в соответствии с действующим законодательством.

В состав зоны рекреационного назначения включены:

- зона озелененных территорий общего пользования (лесопарки, парки, сады, скверы, бульвары, городские леса);
- зона отдыха;
- зона лесов.

Предложения проекта генерального плана по развитию рекреационных зон основаны на решениях действующего генерального плана, действующих правил землепользования и застройки, комплексной оценки территорий и границ земельных участков, сведения о которых содержатся в ЕГРН.

Зона озелененных территорий общего пользования (лесопарки, парки, сады, скверы, бульвары, городские леса) предназначена для организации парков, садов, скверов, бульваров, набережных, других мест кратковременного отдыха населения; не предназначена для размещения объектов капитального строительства, не предусматривающих другие виды хозяйственной деятельности кроме отдыха населения.

В соответствии с приказом Рослесхоза от 29 ноября 2017 года № 680 в границах городского округа «Охинский» расположены городские леса, общая площадь которых составляет 23 га. Все городские леса находятся в г. Охе.

Уменьшение площади городских лесов проектом не допускается. В случае возникновения ситуаций, которые могут привести к уменьшению территорий городских лесов на территории городского округа «Охинский», должны быть предусмотрены компенсационные мероприятия по восстановлению насаждений и сохранению площади городского леса.

Зоны озелененных территорий общего пользования предложены к размещению в г. Оха и селах Восточное и Некрасовка.

На территории г. Оха планируется формирование зоны озелененных территорий общего пользования:

- по улице Красных Партизан с размещением универсальной спортивной площадки;
- в северной части с размещением футбольного поля;
- в северо-западной части с размещением лыжероллерной трассы;
- на озере Пионерское с благоустройством набережной.

В селе Восточное проектом генерального плана предусмотрено размещение зоны озелененных территорий общего пользования в центральной части с размещением игровой спортивной площадки.

В селе Некрасовка организация зоны озелененных территорий общего пользования предусмотрена в целях объединения территории старой и новой Некрасовки.

Зона отдыха предназначена для размещения туристских объектов, территории плоскостных спортивных сооружений и крупных комплексов крытых спортивных сооружений, занимающих значительные территории. Зона объектов отдыха, туризма – это территории, пригодные для организации отдыха населения и обладающие природными рекреационными ресурсами (климат, пляжи, части акваторий, другие природные объекты и условия).

Зона отдыха предложена к размещению на территории г. Оха под развитие туризма и в с. Некрасовка под организацию этнографического парка и базы отдыха.

Зона лесов предназначена для выделения участков лесной растительности на территории городского округа, требующих особого режима рекреации и кратковременного массового самодеятельного отдыха населения, с соблюдением санитарных и экологических норм.

Лесами в границах городского округа отображены земли лесного фонда, не используемые в градостроительной деятельности (их конфигурация отображена с учетом данных материалов лесоустройства), а также залесённые территории, не относящиеся к землям лесного фонда. Площадь Охинского лесничества в границах муниципального образования городского округа «Охинский» составляет 1171644 га.

На территории городского округа находятся особо охраняемые территории, в том числе территория заказника «Северный» и «Тундровый», а также памятник природы регионального значения – Острова Врангеля. Основной целью создания ООПТ и их задачами являются сохранение и изучение природных экосистем. Поэтому преимущественное функциональное назначение этих территорий должно соответствовать этим задачам. На этих территориях также разрешается ограниченная рекреационная деятельность (в соответствии с регламентом).

Участки земли, водной поверхности, на которых расположены природные комплексы и объекты, сохранившие свои естественные свойства и не вовлеченные в градостроительную деятельность, отнесены к иным зонам. Территории в основном расположены дисперсно в разных частях городского округа и населенных пунктах и представляют собой луговые, заболоченные площадки или неиспользуемые заросшие сельскохозяйственные территории. Градостроительное освоение этих зон не предусмотрено, так как правило, это неудобия.

### **Зоны специального назначения**

Зоны специального назначения предназначены для размещения объектов специального назначения, размещение которых недопустимо на территории других функциональных зон, в том числе кладбищ, скотомогильников, полигонов твердых коммунальных отходов и других объектов. В зоне специального назначения допускается размещение объектов общественно-делового назначения и инженерной инфраструктуры, связанных с обслуживанием данной зоны.

В состав зоны специального назначения включены:

- зона кладбищ;
- зона складирования и захоронения отходов;
- зона озелененных территорий специального назначения.

Зона кладбищ предназначена для размещения участка территории, для погребения умерших или их праха после кремации, объектов похоронного обслуживания с обеспечением размера санитарно-защитных зон.

Проектными решениями существующие кладбища на территории городского округа и населенных пунктов проектом сохраняются.

Зона складирования и захоронения отходов предназначена для складирования отходов в специализированных объектах сроком более чем одиннадцать месяцев в целях утилизации, обезвреживания, изоляции отходов, не подлежащих дальнейшей утилизации, в специальных хранилищах в целях предотвращения попадания вредных веществ в окружающую среду.

На территории городского округа к размещению планируется полигон ТКО и мусоросортировочный комплекс в 2 км юго-восточнее с. Тунгор, на земельном участке с кадастровым номером 65:23:0000012:1427. Также на территории городского округа предусмотрены территории под размещение двух объектов складирования отходов.

Зона озелененных территорий специального назначения устанавливается с целью создания довольно больших буферных зон между промышленными предприятиями и остальной застройкой с обеспечением нормативной площади озеленения санитарно-защитных зон, а также выделения территорий под коммуникационные коридоры магистральных инженерных сетей, вдоль магистральных дорог скоростного движения и магистральных улиц общегородского значения непрерывного движения.

Проектом предусмотрено создание защитных зеленых насаждений между производственными и жилыми зонами (озеленение санитарно-защитных зон), устройство защитно-декоративного озеленения улиц, дорог – зоны «зеленые насаждения специального назначения».

Зона режимных территорий предназначена для размещения объектов обороны, безопасности и космической деятельности, аэродромов, режимных объектов связи, а также мест содержания под стражей подозреваемых и обвиняемых, учреждений и органов, исполняющих наказание, установления санитарно-защитных зон указанных объектов, размещения иных объектов, связанных с обслуживанием объектов, расположенных в зоне режимных территорий.

## **2.2. Прогноз транспортного спроса городского округа, объемов и характеристик передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющихся на территории городского округа**

Анализ сложившейся экономической ситуации и демографической ситуации в городском округе сделать вывод о предполагаемом росте транспортного спроса, постепенном увеличении объемов и характера передвижения населения на территории муниципального образования.

Необходимо предусмотреть проведение обследования пассажиропотока, не реже 1 раза в 5 лет, для своевременного уточнения потребностей населения. Полученный в результате обследования материал служит основанием для корректировки маршрутной схемы отдельных маршрутов, составления расписания движения автобусов, организации укороченных маршрутов. Обследование пассажиропотоков проводится в соответствии с действующими нормативными документами.

На перспективу сохраняется внутримunicipальный общественный транспорт, остановки общественного транспорта будут размещены с учетом уже существующих остановок и обеспечения радиусов доступности. Положение остановочных пунктов определяется размещением главных объектов тяготения: промышленные предприятия, центр города, административные, хозяйственные, культурные, выставочные, спортивные, учебные, торговые и другие объекты.

С учетом сложившейся экономической ситуации, характер и объемы передвижения населения практически не изменится. Транспортная инфраструктура по видам транспорта не претерпит существенных изменений, кроме железнодорожного транспорта – в соответствии схемы территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта предусматривается строительство новой железнодорожной линии Селихин – Ныш, общей протяженностью 582 км (Ульчский, Ногликский, Тымовский, Комсомольский, Александровск-Сахалинский, Охинский, Николаевский районы) – до 2030 г. Строительство данной железной дороги позволит связать территорию острова Сахалин с материковой частью России.

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

В период реализации программы транспортная инфраструктура по видам транспорта предусматривает развитие железнодорожного и автомобильного сообщения внутри Сахалинской области и обеспечение городского округа постоянными внешними транспортными путями. Основным видом транспорта, обеспечивающим прямую доступность городского округа в территориальной структуре Российской Федерации, останется автомобильный и воздушный транспорт, а также к ним добавится железнодорожный транспорт. Транспортная связь, внутри городского округа будет осуществляться общественным транспортом, личным транспортом и пешеходным сообщением. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

### **Железнодорожный транспорт**

В части развития объектов железнодорожного транспорта действуют решения Схемы территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 марта 2013 года № 384-р:

- строительство новой железнодорожной линии Селихин – Ныш, общей протяженностью 582 км (Ульчский, Ногликский, Тымовский, Комсомольский, Александровск-Сахалинский, Охинский, Николаевский районы) – до 2030 г.

Строительство данной железной дороги позволит связать территорию острова Сахалин с материковой частью России.

## **Воздушный транспорт**

В части развития объектов воздушного транспорта действуют решения схемы территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 марта 2013 года № 384-р:

- реконструкция и техническое перевооружение комплексом средств управления воздушным движением, радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи аэропорта Оха, количество вводимых средств – 2 единицы (Сахалинская область, Охинский район) – до 2030 г.

Кроме этого, в соответствии с решениями Схемы территориального планирования Сахалинской области предусмотрена реконструкция аэропорта «Оха» (срок реализации 2030 г.).

## **Водный транспорт**

В части развития объектов водного транспорта решений не предусматривается.

## **Автомобильные дороги и автомобильный транспорт**

В части автомобильных дорог общего пользования проектом генерального плана предусматривается строительство автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием «Оха-Москальво» и «Подъезд к с. Некрасовка» порядка 46 км.

В соответствии с решениями Схемы территориального планирования Сахалинской области предусмотрено строительство автостанции в г. Оха (срок реализации – конец 2042 г.).

## **Объекты транспортной инфраструктуры**

В части размещения объектов транспортного обслуживания проектом предусматривается размещение территории под станцию технического осмотра и обслуживания автомобилей на территории г. Оха. Данное мероприятие предусматривается в соответствии с решениями мастер-плана городского округа «Охинский».

Размещение данной станции позволит обслуживать личный транспорт населения на территории городского округа без выезда в другие города Сахалинской области.

Остальные существующие объекты транспортного обслуживания проектом сохраняются.

Размещение мест постоянного хранения индивидуального автотранспорта в границах земельного участка допускается в подземных стоянках, наземных стоянках открытого типа, многоуровневых пристроенных стоянках и отдельно стоящих многоуровневых стоянках или на плоскостных открытых стоянках. Общая обеспеченность местами постоянного хранения для проектируемых жилых многоквартирных домов должна составлять 1 машино-место на 80 кв.м общей площади жилищного фонда. В общую обеспеченность местами постоянного хранения включены гостевые стоянки. Расчетное количество гостевых стоянок составляет 20% от общей обеспеченности местами постоянного хранения.

Организованные места постоянного хранения транспортных средств вместимостью 20 и более машино-мест должны быть оборудованы зарядными колонками (станциями) заряда электрических транспортных средств.

Хранение легковых автомобилей жителей, проживающих в районах индивидуальной жилой застройки, предусматривается на территории приусадебных участков.

Протяженность планируемых к строительству и реконструкции автомобильных дорог местного значения может быть уточнена при разработке проектной документации. Категории планируемых к строительству и реконструкции автомобильных дорог местного значения должны быть уточнены на стадии разработки проектной документации.

При реконструкции существующих автомобильных дорог необходимо выполнить реконструкцию искусственных дорожных сооружений, не отвечающих нормативному техническому состоянию и перспективным нагрузкам.

При строительстве автомобильных дорог, в местах пересечения ими естественных и искусственных преград, необходимо предусматривать автодорожные мосты или водопропускные трубы.

Вид и количество искусственных дорожных сооружений на планируемых к размещению (планируемых к реконструкции) автомобильных дорогах должно быть определено при разработке проектной документации.

#### **2.4. Прогноз развития дорожной сети**

Учитывая экономическую ситуацию и сложившиеся условия, необходимо разработать и реализовать мероприятия по строительству новых и реконструкции улично-дорожной сети исходя из требований организации удобных транспортных связей жилых территорий с местами приложения труда и центрами культурно-бытового обслуживания, с учетом наиболее значительных грузо- и пассажиропотоков, а также пешеходной доступности объектов соцкультбыта и мест приложения труда.

Основными направлениями развития дорожной сети городского округа в период реализации Программы будет являться сохранение протяженности, соответствующим нормативным требованиям, автомобильных дорог общего пользования за счет ремонта и капитального ремонта автомобильных дорог, поддержание автомобильных дорог на уровне соответствующем категории дороги, путем нормативного содержания дорог, повышения качества и безопасности дорожной сети.

Реализация Программы позволит развить сеть автомобильных дорог за счет выполнения мероприятия по капитальному ремонту и ремонту существующих участков улично-дорожной сети, осуществления контроля за перевозкой грузов, инструментальной диагностике технического состояния автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, повысить качественные характеристики дорожных покрытий и безопасность дорожного движения за счет проведения целевых мероприятий по капитальному ремонту автомобильных дорог, применения новых технологий и материалов, обновлению проектов организации дорожного движения.

Транспортное обслуживание городского образования предусматривается с использованием существующих автомобильных дорог, магистральных и жилых улиц и прокладкой новых связей между жилыми районами, близлежащими населенными пунктами, объектами массового тяготения.

В соответствии с требованиями таблицы № 11.1а (для городского населенного пункта) и № 11.3 (для сельского населенного пункта) СП 42.13330.2016 (принимая во внимание функциональное назначение территорий и учитывая расположение въездов и выездов) улично-дорожная сеть населенных пунктов была классифицирована по категориям. Для территории г. Оха выделены категории: магистральная дорога регулируемого движения, магистральная улица районного значения, улицы и дороги местного значения, проезды; для территорий сельских населенных пунктов - главная улица, улицы в жилой застройке основная и второстепенная, проезды.

В основу схемы транспортного каркаса города положена система магистралей, проходящих в направлении наибольших грузо- и пассажиропотоков, связывающих между собой все районы города и выходящих на внешние направления.

Магистральные улицы протрассированы в направлении основных пассажиропотоков. Они обеспечивают выход на внешние направления и обеспечивают связь жилых районов с основными промышленными предприятиями города.

Дорожные одежды улично-дорожной сети на территории Охинского городского округа предусмотрены капитального типа с покрытием из асфальтобетона. Для движения пешеходов в составе улично-дорожной сети предусмотрены тротуары.

Таблица 5. Основные показатели проектируемой улично-дорожной сети Охинского городского округа, км

Населенный пункт	Наименование показателя	Количество
г. Оха	Протяженность улично-дорожной сети всего:	64,8
	магистральные дороги регулируемого движения:	4,6
	сохраняемые	4,6
	магистральные улицы районного значения:	19,6
	планируемые к размещению	0,5
	планируемые к реконструкции	2,8
	сохраняемые	16,3
	улицы и дороги местного значения:	40,6
	планируемые к размещению	14,3
	планируемые к реконструкции	3,2
сохраняемые	23,1	
с. Восточное	Протяженность улично-дорожной сети всего:	4,2
	улицы и дороги местного значения:	4,2
	планируемые к реконструкции	1,7
	сохраняемые	2,5
с. Москальво	Протяженность улично-дорожной сети всего:	2,0
	главные улицы:	1,5
	планируемые к реконструкции	1,5
	улицы и дороги местного значения:	0,5
	планируемые к размещению	0,4
планируемые к реконструкции	0,1	
с. Некрасовка	Протяженность улично-дорожной сети всего:	9,0
	главные улицы:	2,9
	планируемые к реконструкции	2,9
	улицы и дороги местного значения:	6,1
	планируемые к размещению	1,8
	сохраняемые	4,3
с. Тунгор	Протяженность улично-дорожной сети всего:	5,2
	главные улицы:	0,9
	планируемые к реконструкции	0,9
	улицы и дороги местного значения:	4,3
	планируемые к размещению	0,1
	планируемые к реконструкции	1,0
	сохраняемые	3,2
с. Сабо	Протяженность улично-дорожной сети всего:	0,6
	улицы и дороги местного значения:	0,6
	сохраняемые	0,6
с. Пильтун-2	Протяженность улично-дорожной сети всего:	0,3
	улицы и дороги местного значения:	0,3
	сохраняемые	0,3

Кроме этого, на территории г. Оха предусматривается размещение велосипедной дорожки протяженностью 9,1 км – данное решение предусмотрено программой комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа, а также мастер-планом развития городского округа.

Вдоль улично-дорожной сети населенных пунктов предусматривается устройство тротуаров шириной в соответствии с таблицей 11.2а (для малых и средних городских населенных пунктов) и таблицей 11.4 (для сельского населенного пункта) СП 42.13330.2016.

На территории остальных населенных пунктов развитие транспортной инфраструктуры не предусмотрено.

Маршруты и остановки общественного транспорта проектом генерального плана сохраняются. В местах размещения новой жилой застройки в г. Оха предусматривается устройство 4 остановок общественного транспорта. В дальнейшем, с целью сокращения пешеходной доступности, возможно строительство дополнительных остановок общественного транспорта.

В качестве основных решений в части развития транспортной инфраструктуры городского округа «Охинский» можно выделить следующие:

- строительство улиц и проездов в местах нового жилищного строительства в населенных пунктах городского округа;
- устройство улиц с капитальным типом дорожной одежды во всех населенных пунктах, предусматривающих развитие жилой и общественной застройки;
- устройство вдоль улиц тротуаров с параметрами, не менее, указанных в таблицах № 11.2а (для малых и средних городских населенных пунктов) и № 11.4 (для сельского населенного пункта) СП 42.13330.2016.

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

Уровень автомобилизации на расчетный срок для определения потребностей транспортной инфраструктуры, принимается на уровне 400 единиц на 1000 человек.

В границах городского округа на расчетный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется.

Изменение плотности улично-дорожной сети будет зависеть от изменения плотности рабочих мест и средних пассажиропотоков в автобусах.

Учитывая решения генерального плана и Схемы территориального планирования Сахалинской области, существующая улично-дорожная сеть городского округа «Охинский» способна справиться с возрастающим, к 2035 г., транспортным потоком.

## **2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения**

Предполагается постепенное снижение аварийности. Факторами, влияющими на снижение аварийности, станут обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, развитие систем видеofиксации нарушений правил дорожного движения, развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах, проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ.

Факторами, влияющими на снижение аварийности, станут выполнение предписаний, выданных ГИБДД МВД России по муниципальному образованию городской округ «Охинский», а также выполнение работ по содержанию, текущему и капитальному ремонту дорог.

Система обеспечения безопасности дорожного движения, сформированная без применения программно-целевого метода, характеризуется недостаточной комплектностью и отсутствием эффективного механизма координации действий ответственных исполнителей и соисполнителей Программы, что ведет к разобщенности при осуществлении деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

В условиях отсутствия программно-целевого метода в сфере обеспечения безопасности дорожного движения ситуация будет характеризоваться наличием тенденции к ее ухудшению, что определится следующими факторами:

- высоким уровнем аварийности и тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий, в том числе высоким уровнем детского травматизма;
- значительным количеством лиц наиболее активного трудоспособного возраста (26-40 лет) среди погибших в результате дорожно-транспортных происшествий;
- низким уровнем безопасности перевозок пассажиров автомобильным транспортом.

Вместе с тем, применение программно-целевого метода к решению проблемы повышения безопасности дорожного движения связано с определенными рисками.

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за следующих причин:

- постоянно возрастающая мобильность населения;
- массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников движения;
- неудовлетворительное состояние автомобильных дорог и улично-дорожной сети;
- недостаточный уровень технического оснащения служб дорожного хозяйства;
- несовершенство технических средств организации дорожного движения.

Чтобы не допустить негативного развития сложившейся ситуации, необходимо обеспечить:

- создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети населенных пунктов городского округа;
- повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;
- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования путем установки средств организации дорожного движения.

При условии осуществления на расчетный срок данных мероприятий, прогноз показателей безопасности дорожного движения можно будет считать благоприятным.

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

Возможной причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения, станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности, расширение улично-дорожной сети городского округа. В целом все большее количество легковых транспортных средств, принадлежащих населению, соответствует современным экологическим нормам и стандартам, в связи с чем, в рассматриваемом периоде, возможно, прогнозировать незначительное увеличение негативного воздействия на окружающую среду.

Дополнительными факторами, стабилизирующими ситуацию, можно рассматривать выбытие из эксплуатации транспортных средств низких экологических классов в соответствии с их износом. При увеличивающемся объеме выбросов и в связи со снижением в их составе концентрации вредных веществ, можно сделать выводы о незначительном увеличении нагрузки на окружающую среду от автомобильного транспорта. При увеличивающемся объеме выбросов и в связи со снижением в их составе концентрации вредных веществ, можно сделать выводы о незначительном увеличении нагрузки на окружающую среду от автомобильного транспорта.

Задачами транспортной инфраструктуры в области снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду являются:

- сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта;
- мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

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

Программой комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа предусматривается проведение мероприятий, направленных на снижение негативного воздействия на атмосферный воздух:

- выбор под застройку хорошо проветриваемых территорий;
- благоустройство и озеленение улиц.

Мероприятия по борьбе с загрязнением автотранспортом подразделяются на технические и планировочные.

К техническим относятся:

- совершенствование и регулировка двигателей автомобилей;
- перевод двигателей внутреннего сгорания на газообразное топливо, а также частичный переход населения на гибридный личный транспорт и электромобили.

Планировочными мероприятиями, предусмотренными генеральным планом, является организация зеленых полос вдоль автомобильных дорог и озеленение внутри микрорайонных пространств, в соответствии с требованиями СП 42.13330.2016, а также РНГП Сахалинской области.

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

Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве и реконструкции автомобильных дорог.

### **3. ПРИНЦИПАЛЬНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Прогноз сценарных условий развития транспортного комплекса городского округа разработан на основании сценарных условий, основных параметров прогноза социально-экономического развития Российской Федерации.

При прогнозировании и построении транспортной модели учитывались прогноз численности населения, деловая активность региона, была построена многофакторная модель, по итогам которой сформированы прогнозы по развитию ключевых отраслей транспортного спроса населения на услуги транспортного комплекса. Кроме того, учитывалось, что инфраструктура транспортного комплекса в свою очередь должна расти опережающими темпами вслед за транспортным спросом.

На вариантной основе были разработаны 3 сценария – в составе двух основных вариантов – вариант 1 (базовый) и вариант 2 (умеренно-оптимистичный) – и вариант 3 (экономически обоснованный), предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития городского округа. Варианты 1 и 2 прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики развития.

#### **Вариант 1 (базовый).**

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

#### **Вариант 2 (умеренно-оптимистичный).**

На территории городского округа предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризуется развитием экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых информационных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала. Сценарий характеризуется ростом экономической активности пассажирских и грузовых перевозок, увеличение деловой активности, предполагает также привлечение инвестиций.

#### **Вариант 3 (экономически обоснованный).**

На территории городского округа 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 комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети в городском округе, рост транспортной инфраструктуры опережающими темпами, расширение жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

#### **4. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ И РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДСКОГО ОКРУГА И ЦЕЛЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ПРОГРАММЫ**

Основными факторами, определяющими направления разработки и последующей реализации программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа, являются:

- тенденции социально-экономического развития городского округа, характеризующиеся повышением численности населения, развитием рынка жилья, сфер обслуживания и промышленности;
- состояние существующей системы транспортной инфраструктуры;
- перспективное строительство, направленное на улучшение жилищных условий граждан.

Для реализации поставленных целей и решения задач программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа «Охинский», достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение комплекса взаимосвязанных мероприятий.

В рамках задачи, предусматривающей увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям, предусмотрены мероприятия по реконструкции улично-дорожной сети, имеющей разрушенное дорожное покрытие (слабая несущая способность дорожной одежды), а также геометрические параметры, которые не соответствуют нормативным требованиям, кроме этого предусматривается ликвидация грунтовых проездов (разрывов).

В рамках задачи, предусматривающей меры по обеспечению устойчивого функционирования автомобильных дорог общего пользования местного значения, намечены мероприятия по организационной и правовой поддержке реализации задач муниципального заказчика программы комплексного развития, направленные на проведение работ в целях государственной регистрации прав на объекты недвижимости дорожного хозяйства муниципальной собственности, установление придорожных полос автомобильных дорог местного значения и обозначение их на местности, информационное обеспечение дорожного хозяйства.

Основой эффективной реализации мероприятий программы является точность и своевременность информационного обеспечения всех ее участников.

Основными задачами мероприятий по информационному обеспечению являются:

- создание и поддержание единого информационного пространства в целях надежного управления дорожным хозяйством и эффективного контроля деятельности дорожных организаций и предприятий, привлеченных к выполнению мероприятий программы, а также повышения качества обслуживания пользователей дорог;
- обеспечение дорожных организаций необходимой информацией по реализации мероприятий программы;
- информирование населения о ходе выполнения программы и ее итогах, а также разъяснение ее целей и задач.

В основу построения улично-дорожной сети на территории населенных пунктов положена идея увеличения числа связей между существующими и планируемыми районами застройки.

В соответствии с категорией улично-дорожной сети (зависящей от функционального назначения улицы) должен быть определен поперечный профиль каждой из них. Неизменными должны остаться ширина проезжей части и количество полос движения. При подготовке комплексной транспортной схемы городского округа эти поперечные профили могут быть откорректированы.

При проектировании улиц и дорог в районах нового жилищного строительства необходимо соблюдать проектную ширину улиц в красных линиях, что позволит избежать в

дальнейшем реализации дорогостоящих мероприятий по изъятию земельных участков и сноса объектов капитального строительства с целью расширения улиц. Проектируемые улицы должны размещаться на рельефе, таким образом, чтобы было выполнено требование соблюдения нормативных уклонов. Необходимо уделять особое внимание проектированию и строительству основных улиц в условиях наличия сложных геоморфологических факторов.

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

- реконструкция существующих улиц и дорог городского округа, устройство усовершенствованного покрытия на существующих улицах;
- строительство тротуаров и велодорожек;
- обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования, находящихся в границах населенных пунктов муниципального образования.

В дальнейшем необходимо предусматривать организацию стояночных мест возле зданий общественного назначения, с учетом прогнозируемого увеличения уровня автомобилизации населения.

Хранение ведомственного и грузового транспорта должно осуществляться на территории коммунально-складской и промышленной зоне городского округа.

Постоянное и временное хранение личного транспорта населения предусматривается организовывать в границах приусадебных участков, а также на стоянках при многоквартирных домах и в гаражах индивидуального транспорта.

Программой предусматривается создание безбарьерной среды для маломобильных групп населения. С этой целью, при проектировании общественных зданий, должны предъявляться требования к застройщику по устройству пандусов с нормативными уклонами, усовершенствованных покрытий тротуаров и всех необходимых требований, отнесенных к созданию безбарьерной среды.

При проектировании тротуаров и пешеходных дорожек следует соблюдать следующие рекомендации:

- тротуары и пешеходные дорожки необходимо проектировать в целях обеспечения непрерывности связей комплекса пешеходных и транспортных путей, а также свободного доступа для всех людей, в том числе инвалидов и других маломобильных групп населения, к объектам их тяготения (зданиям, сооружениям, включая объекты транспортной инфраструктуры);
- тротуары и пешеходные дорожки следует прокладывать по кратчайшим (наиболее удобным) путям движения инвалидов и других маломобильных групп населения, с учетом обеспечения беспрепятственности и безопасности движения по ним указанных групп пешеходов;
- тротуары и пешеходные дорожки следует, по возможности, выполнять без изменения уровня продольного профиля, с минимальным числом пересечений с проезжей частью;
- необходимо обеспечение частичного или полного разделения основных встречных и пересекающихся потоков пешеходов в зонах массового тяготения населения, в том числе посредством организации одностороннего движения пешеходов с выделением в пределах тротуаров или пешеходных дорожек специальных полос, предназначенных для движения инвалидов и других маломобильных групп населения.

Мероприятия по данному разделу:

- формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением;
- обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию безбарьерной среды.

В части развития внешнего транспорта программой предусматриваются следующие мероприятия:

- учет в документах территориального планирования муниципального образования мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог местного значения;
- обеспечение, при разработке проектов планировки и межевания территорий, резервирования коридоров перспективного строительства автомобильных дорог;
- обеспечение соблюдения режима использования полос отвода и охранных зон автомобильных дорог в рамках полномочий органов местного самоуправления.

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по улично-дорожной сети городского округа, предусмотрены мероприятия, по созданию интеллектуальных систем организации дорожного движения, развитию надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства. Повышение уровня безопасности на автомобильных дорогах местного значения предполагается достигать за счет обустройства пешеходных переходов, освещения участков автомобильных дорог, установления искусственных неровностей, дорожных знаков, светофоров, нанесения дорожной разметки и других мероприятий.

На пешеходных переходах, которыми регулярно пользуются слабовидящие и слепые люди, дополнительно к светофорной сигнализации рекомендуется применять звуковую сигнализацию, работающую в согласованном режиме со светофорами.

Достижение целей повышения безопасности дорожного движения на территории городского округа планируется осуществлять за счет реализации следующих мероприятий:

- оборудование перекрестков светофорами со звуковой сигнализацией;
- проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ;
- информационно-пропагандистское обеспечение мероприятий по повышению безопасности дорожного движения;
- профилактика детского дорожно-транспортного травматизма;
- обеспечение контроля выполнения мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения;
- развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах;
- обеспечение контроля за проведением пред- и после рейсовых, а также текущих медосмотров водителей транспортных средств, осуществляющих пассажирские и грузовые перевозки, силами медработников;
- подготовка, проведение обучения и аттестации спасателей поисково-спасательных формирований;
- развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов и улучшению условий дорожного движения;
- развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;
- организация деятельности по предупреждению аварийности.

Выполнение включенных в программу комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа организационных мероприятий и инвестиционных проектов, при условии разработки эффективных механизмов их реализации и поддержки со стороны местных администраций, позволит достичь целевых показателей транспортной инфраструктуры городского округа. Достижение целевых индикаторов в результате реализации программы комплексного развития характеризует будущую модель транспортной инфраструктуры городского округа.

Целевые индикаторы и показатели программы приведены в таблице 6.

Таблица 6. Целевые индикаторы и показатели программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа «Охинский»

Наименование показателя	Единица измерения	Показатели по годам					
		2025	2026	2027	2028	2029	2030-2035
Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения	%	45	43	40	38	35	10
Протяженность велосипедных дорожек	м	0	0	0	0	1000	9100
Охват населенных пунктов регулярным автобусным сообщением	%	100	100	100	100	100	100
Социальный риск	погибших на 100 тысяч чел.	4,6	4,6	4,2	4,0	3,6	2

В нижеследующей таблице отражены все поставленные цели, а также задачи, которые необходимо решить для их достижения. Для каждой задачи установлен перечень мероприятий.

Таблица 7. Сводная таблица задач и мероприятий, необходимых для достижения требуемого результата

Задача	Мероприятие	Результат
Цель: развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике		
Увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям	Реконструкция автомобильных дорог общего пользования местного значения, ликвидация грунтовых участков и реконструкция участков дорог, имеющих недостаточный уровень несущей способности дорожной одежды	К 2035 году большая часть автомобильных дорог общего пользования местного значения городского округа «Охинский» будет отвечать нормативным требованиям. Улучшатся условия движения автотранспорта и снизится уровень аварийности за счет ликвидации грунтовых участков и участков, не удовлетворяющих нормативным требованиям. Повышение уровня и улучшение социальных условий жизни населения городского округа «Охинский»
	Строительство новых участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	
	Обеспечение при разработке проектов планировки и межевания резервирования коридоров перспективного строительства улично-дорожной сети и автомобильных дорог	
Обеспечение устойчивого функционирования существующих автомобильных дорог местного значения	Установление придорожных полос автомобильных дорог общего пользования местного значения (вне границ населенных пунктов)	Сохранение и развитие существующей сети автомобильных дорог, улучшение транспортно-эксплуатационных качеств существующих автомобильных дорог, повышение безопасности дорожного движения
	Информационное обеспечение дорожного хозяйства	
	Выполнение работ и оказание услуг, направленных на обеспечение сохранности	

Задача	Мероприятие	Результат
	автомобильных дорог общего пользования местного значения	
Цель: Создание благоприятных условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения, повышение доступности услуг транспортного комплекса		
Создание благоприятных условий для передвижения пешеходов и велосипедистов	Формирование сети улиц с пешеходным движением в парковых зонах и районах новой жилой застройки	Позволит снизить аварийность с участием пешеходов и велосипедистов на автомобильных дорогах общего пользования местного значения. Улучшение физического состояния населения
	Строительство тротуаров площадью не менее 250 кв.м в год	
	Строительство велосипедных дорожек в районах жилой застройки и центральной части г. Оха	
Создание комфортных условий для передвижения маломобильных групп населения	Оборудование перекрестков светофорами со звуковой сигнализацией	Позволяет гражданам с ограниченными возможностями вести независимую ни от кого или чего-то личную жизнь.
	На стоянке около зданий учреждений обслуживания следует выделять 10% мест (но не менее одного места) для транспорта инвалидов	
	Устройство пониженных бортов в местах наземных переходов, а также изменения конструкций покрытия тротуаров в местах подходов к пешеходным переходам для ориентации инвалидов по зрению	
	Устройство пешеходных ограждений в местах движения инвалидов, а также на участках, граничащих с высокими откосами и подпорными стенками	
	Устройство дорожных знаков и указателей, предупреждающих о движении инвалидов	
	Обустройство остановочных пунктов на маршрутах движения маломобильных групп населения	
Цель: повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы в области автомобильных дорог, сокращение количества дорожно-транспортных происшествий		
Повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения	На улицах и автомобильных дорогах местного значения в местах движения пешеходов по проезжим частям необходимо устраивать искусственные неровности	Повысит уровень качества и безопасности транспортного обслуживания населения. Снижение аварий с тяжелыми травмами и летальным исходом
	Обустройство пешеходных переходов (разметка на проезжей части и установка дорожных знаков)	

Задача	Мероприятие	Результат
	Освещение участков автомобильных дорог местного значения в местах возможного появления людей	
	Нанесение дорожной разметки на улично-дорожную сеть	
	Установка новых и замена дефектных дорожных знаков	
	Проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием средств массовой информации	
	Ограничение пропуски большегрузного транспорта на дорогах городского округа в период весенней распутицы	
Снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях	Развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях	Снизит летальные исходы при авариях. Повышение уровня грамотности населения в части оказания первой медицинской помощи пострадавшим
	Подготовка, проведение обучения и аттестации спасателей поисково-спасательных формирований	
	Установка дорожных знаков и светофоров. Нанесение дорожной разметки	
Цель: Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в муниципальном образовании, в целях обеспечения доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности		
Увеличение количества стоянок для транспорта, создание условий для парковок автомобилей в установленных местах, освобождение придомовых территорий, пешеходных зон от автомобилей	При вновь размещаемых объектах общественно-делового назначения проектом предлагается устройство наземных стоянок личного транспорт	Освободит проезжие части дорог от автомобилей, тем самым снизит аварийные ситуации. Также освободит пешеходные зоны, что создаст комфортные условия для пеших прогулок
Повышение уровня благоустройства улично-дорожной сети	Строительство тротуаров	Улучшение потребительских свойств улично-дорожной сети, к которым относятся пропускная способность, безопасность дорожного движения, экологическая безопасность, эстетические и другие свойства и в целом с улучшением внешнего вида территории городского округа
	Освещение транспортных и пешеходных зон	
	Устройство искусственных неровностей в местах возможного появления на проезжей части детей (школы, детские сады, объекты доп. образования, спортивные сооружения и т.п.)	
	Установка дорожных знаков	
Информационное обеспечение	Создание и поддержание единого информационного	Поможет создать точное представление о проделанных

Задача	Мероприятие	Результат
	<p>пространства в целях надежного управления дорожным хозяйством и эффективного контроля деятельности дорожных организаций и предприятий, привлеченных к выполнению мероприятий программы, а также повышения качества обслуживания пользователей дорог</p>	<p>в работах делать вывод о предстоящих мероприятиях</p>
	<p>Обеспечение дорожных организаций необходимой информацией по реализации мероприятий программы</p>	
	<p>Информирование населения о ходе выполнения программы и ее итогах, а также разъяснение ее целей и задач</p>	

## **5. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ**

Раздел включает в себя, с разбивкой по годам, оценку стоимости основных мероприятий по реализации программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа «Охинский», обеспечивающей повышение доступности и безопасности услуг транспортного комплекса для населения муниципального образования.

Описанные в программе комплексного развития транспортной инфраструктуры предложения предлагается реализовать с участием бюджетов всех уровней. Источниками финансирования мероприятий являются средства федерального, областного бюджета и бюджета городского округа, а также внебюджетные источники. Объемы финансирования мероприятий из областного бюджета определяются после принятия соответствующих программ и подлежат уточнению после формирования областного бюджета на соответствующий финансовый год с учетом результатов реализации мероприятий в предыдущем финансовом году.

Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовке инициативных предложений для органов местного самоуправления и органов власти Сахалинской области по развитию транспортной инфраструктуры.

При реализации программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа «Охинский» предполагается привлечение финансирования из средств дорожного фонда.

Ресурсное обеспечение реализации программы комплексного развития за счет всех источников финансирования, планируемое с учетом возможностей ее реализации, с учетом действующих расходных обязательств и необходимых дополнительных средств, при эффективном взаимодействии всех участников муниципальной программы, подлежит ежегодному уточнению в рамках бюджетного цикла.

Список мероприятий по конкретному объекту детализируется после разработки проектно-сметной документации.

В настоящее время существует множество методов и подходов к определению стоимости строительства. Изменчивость цен и их разнообразие не позволяют на данном этапе работы точно определить необходимые затраты в полном объеме.

В связи с этим, на дальнейших стадиях проектирования требуется детальное уточнение параметров строительства и реконструкции объекта на основании изучения местных условий и конкретных специфических функций объекта.

Определение стоимости на разных этапах проектирования должно осуществляться различными методиками. На предпроектной стадии определяется предварительная (расчетная) стоимость строительства. Она составляется по предельно укрупненным показателям. При отсутствии таких показателей могут использоваться данные о стоимости объектов-аналогов. При разработке рабочей документации на объекты капитального строительства необходимо уточнение стоимости путем составления проектно-сметной документации. Стоимость устанавливается на каждой стадии проектирования, в связи с чем, обеспечивается поэтапная ее детализация и уточнение. Таким образом, базовые цены устанавливаются с целью последующего формирования договорных цен на разработку проектной документации и строительства.

В расчетах не учитывались:

- стоимость резервирования и выкупа земельных участков и недвижимости для государственных и муниципальных нужд;
- стоимость проведения топографо-геодезических и геологических изысканий на территориях строительства;
- стоимость мероприятий по сносу и демонтажу зданий и сооружений на территориях строительства;

- оснащение необходимым оборудованием и благоустройство прилегающей территории.

Результаты расчетов (сводная ведомость стоимости работ) приведены в нижеследующей таблице и включают в себя оценку величины необходимых капитальных вложений в строительство и реконструкцию объектов транспортной инфраструктуры, выполненную на основании приказа «Об утверждении укрупненных нормативов цены строительства различных видов объектов капитального строительства непроизводственного назначения и инженерной инфраструктуры», либо принятую по объектам-аналогам по видам капитального строительства и видам работ.

Таблица 8. Объемы бюджетных и внебюджетных средств на реализацию программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа «Охинский»

№ п/п	Наименование мероприятия	Объем финансирования, тыс. руб.							Источник финансирования*
		ВСЕГО	2025 г.	2026 г.	2027 г.	2028 г.	2029 г.	2030-2035г.	
В области развития объектов воздушного транспорта									
1	Реконструкция и техническое перевооружение комплексом средств управления воздушным движением, радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи аэропорта Оха**	500 000	-	100 000	150 000	150 000	100 000	-	ФБ
2	Реконструкция аэропорта «Оха»**	3 200 000	-	-	1 800 000 (ФБ)	700 000	700 000	-	ФБ, ОБ
В области развития объектов железнодорожного транспорта									
3	Строительство новой железнодорожной линии Селихин – Ныш (38 км в границах Охинского городского округа)**	16 500 000	-	4 000 000	4 000 000	4 000 000	4 500 000	-	ФБ+ВИ
В области развития автомобильных дорог									
4	Строительство автомобильной дороги общего пользования местного значения «Оха-Москальво», IV категория, протяженность 37,7 км	1 900 000	-	-	-	-	300 000	1 600 000	МБ
5	Строительство автомобильной дороги общего пользования местного значения «Подъезд к с. Некрасовка», IV категория, протяженность 8,3 км	415 000	-	-	-	-	100 000	315 000	МБ
В области развития объектов пассажирского транспорта									
6	Строительство автостанции в г. Оха	100 000	-	-	-	-	-	100 000	ОБ
7	Строительство остановок общественного транспорта в г. Оха	2 000	-	500	500	500	500	-	МБ
В области развития улично-дорожной сети населенных пунктов									
8	Строительство велосипедной дорожки в г. Оха	40 000	-	-	-	-	-	40 000	МБ
9	Реконструкция существующих магистральных улиц районного значения в г. Оха, протяженностью 2,8 км	200 000	-	25 000	25 000	50 000	50 000	50 000	МБ
10	Строительство новых улиц и дорог местного значения в г. Оха, общей протяженностью 14,30 км	715 000	-	25 000	25 000	75 000	75 000	515 000	МБ
11	Реконструкция улиц и дорог местного значения в г. Оха, общей протяженностью 3,2 км	128 000	-	-	-	-	50 000	78 000	МБ

№ п/п	Наименование мероприятия	Объем финансирования, тыс. руб.							Источник финансирования*
		ВСЕГО	2025 г.	2026 г.	2027 г.	2028 г.	2029 г.	2030-2035г.	
12	Реконструкция улиц в жилой застройке в с. Восточное, общей протяженностью 1,7 км	42 500	-	-	-	-	-	42 500	МБ
13	Реконструкция главной улицы в с. Москальво, общей протяженностью 1,5 км	52 500	-	-	-	-	-	52 500	МБ
14	Строительство улиц в жилой застройке в с. Москальво, общей протяженностью 0,4 км	10 000	-	-	-	-	-	10 000	МБ
15	Реконструкция главной улицы в с. Некрасовка, общей протяженностью 2,9 км	101 500	-	-	-	-	-	101 500	МБ
16	Строительство улиц в жилой застройке в с. Некрасовка, общей протяженностью 1,8 км	45 000	-	-	-	-	-	45 000	МБ
17	Реконструкция главной улицы в с. Тунгор, общей протяженностью 0,9 км	31 500	-	-	-	-	-	31 500	МБ
18	Реконструкция улиц в жилой застройке в с. Тунгор, общей протяженностью 1,0 км	15 000	-	-	-	-	-	15 000	МБ
19	Строительство улиц в жилой застройке в с. Тунгор, общей протяженностью 0,1 км	2 500	-	-	-	-	-	2 500	МБ
В области развития объектов транспортного обслуживания									
20	Строительство станции технического осмотра автомобилей в г. Оха	100 000	-	-	20 000	50 000	30 000	-	ВИ

Примечание: \* ФБ - федеральный бюджет, ОБ - областной бюджет, МБ - местный бюджет муниципального образования городской округ «Охинский», ВИ - внебюджетные источники; \*\* - стоимость мероприятия уточнится при разработке проектной документации.

Конкретные мероприятия Программы и объемы ее финансирования могут уточняться ежегодно при формировании проекта местного бюджета на соответствующий финансовый год.

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

Эффективность реализации муниципальной программы оценивается ежегодно на основе целевых показателей и индикаторов, исходя из соответствия фактических значений показателей (индикаторов) с их целевыми значениями, а также уровнем использования средств бюджета муниципального образования, предусмотренных в целях финансирования мероприятий данной программы.

Интегральная оценка эффективности реализации программы ( $R$ ) рассчитывается по формуле:

$$R = I_{cp} / V_{фин},$$

где:

$I_{cp}$  - интегральная оценка результативности реализации программы;

$V_{фин}$  - уровень финансового обеспечения программы.

Интегральная оценка результативности реализации программы определяется в процентах и рассчитывается по формуле:

$$I_{cp} = \sum_{j=1}^n I_{ij},$$

где:

$i_j$  - показатель оценки выполнения  $j$ -го целевого индикатора;

$n$  - количество целевых индикаторов программы.

Показатель оценки выполнения целевого индикатора определяется в процентах и рассчитывается по формуле:

$$i_j = I_j \times k_j,$$

где:

$I_j$  - индекс результативности целевого индикатора за отчетный период;

$k_j$  - весовой коэффициент, присвоенный целевому индикатору.

Индекс результативности целевого индикатора за отчетный период определяется в процентах и рассчитывается по формуле:

$$I = ((I_{fj} - I_{bj}) / (I_{pj} - I_{bj})) \times 100\%,$$

где:

$I_{fj}$  - фактическое значение целевого индикатора за отчетный период;

$I_{bj}$  - базовое значение целевого индикатора - фактическое значение целевого индикатора программы на начало отчетного периода (или значение целевого индикатора программы в случае, если программа не была бы реализована в отчетном периоде);

$I_{pj}$  - плановое значение целевого индикатора на отчетный период.

Уровень финансового обеспечения программы за отчетный период  $V_{фин}$  определяется в процентах и рассчитывается по формуле:

$$V_{фин} = (V_f / V_p) \times 100\%,$$

где:

$V_f$  - фактические затраты, направленные на реализацию программы в отчетном периоде с учетом всех источников финансирования;

$V_p$  - запланированный объем финансирования программы за счет всех источников финансирования.

В зависимости от полученных в результате реализации мероприятий программы значений целевых показателей (индикаторов) программы эффективность реализации программы (подпрограммы) по целям (задачам), а также в целом можно охарактеризовать по следующим уровням:

- высокий (95 %);

- удовлетворительный (75 %);
- неудовлетворительный (если значение эффективности реализации программы не отвечает приведенным выше уровням, эффективность ее реализации признается неудовлетворительной).

Оценка степени соответствия запланированному уровню затрат и эффективности использования средств бюджета муниципального образования, ресурсного обеспечения программы осуществляется путем сопоставления плановых и фактических объемов финансирования основных мероприятий программы, по каждому источнику ресурсного обеспечения.

Данные показатели характеризуют уровень исполнения финансирования в связи с неполным исполнением мероприятий программы в разрезе источников и направлений финансирования.

Таблица 9. Оценка эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры городского округа «Охинский»

Цель программы	Задачи программы	Предусмотренные мероприятия	Оценка социально-экономической эффективности
Развитие транспортной инфраструктуры по видам транспорта	Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение пассажирооборота, товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике	Реконструкция автомобильных дорог общего пользования с приведением их параметров к нормативным	Повышение инвестиционной привлекательности на 15 %, повышение эффективности транспортного обслуживания и снижения издержек на 25 %
Развитие транспорта общего пользования	Обеспечение условия для управления транспортным спросом, повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения	Размещение дополнительных остановочных павильонов в местах нового жилищного строительства	Увеличение пассажиропотока на 5 %
Развитие инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства	Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью, увеличение количества стоянок для автотранспорта, создание условий для парковок автомобилей в установленных местах, освобождение пешеходных зон от автомобилей	Определение потребности в местах хранения автотранспорта около объектов обслуживания и для жителей многоквартирной жилой застройки. Определение дополнительных территорий под места хранения транспорта	Увеличение доступности объектов транспортной инфраструктуры и качества обслуживания на 30 %
Развитие инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения	Обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения, повышение безопасности дорожного движения	Устройство пешеходных зон и тротуаров. Организация велосипедных дорожек и велосипедных полос	Снижение времени в пути пешеходам на 10 %, снижение вероятности ДТП с участием пешеходов на 40 %, организация велосипедных маршрутов
Развитие сети дорог	Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов	Реконструкция существующих и строительство новых улиц в населенных	Увеличение средней скорости движения на 10 %, снижение времени в пути на 30 %, снижение вероятности ДТП на 50 %,

Цель программы	Задачи программы	Предусмотренные мероприятия	Оценка социально-экономической эффективности
	экономической деятельности, развитие в соответствии с транспортным спросом, развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью, повышение качества содержания транспортной инфраструктуры, снижение уровня износа объектов транспортной инфраструктуры	пунктах городского округа	снижение экологической нагрузки на ОС на 10 %, улучшение качества обслуживания территорий на 45 %, снижение износа улично-дорожной сети на 60 %

## **6. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОННЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ГОРОДСКОГО ОКРУГА «ОХИНСКИЙ»**

Важнейшим элементом механизма стимулирования инвестиций является создание условий роста инвестиционной активности.

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

Ограниченность ресурсов местного бюджета 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 («дорожной карте») «Совершенствование правового регулирования градостроительной деятельности и улучшение предпринимательского климата в сфере строительства» (утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 июля 2013 года № 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 округов. На сегодняшний день, в соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации, к полномочиям органов местного самоуправления городских округов в области градостроительной деятельности относятся разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры – документ, устанавливающий 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 муниципального образования планом и программой комплексного социально-экономического развития 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. Программы комплексного развития имеют высокое значение для планирования реализации документов территориального планирования. Следует отметить, что сроки разработки и утверждения Программы связаны со сроками утверждения генерального плана.

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов подлежат утверждению в шестимесячный срок с момента 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, в который также входит и разработка генерального плана. Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры 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 Сахалинской области, 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 муниципальных образований 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 региональных исполнительных органов власти, органов власти муниципального района по включению мероприятий, связанных с развитием объектов транспортной инфраструктуры городского округа, в состав плана экономики района.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом.

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

Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры.

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 является государственно-частное партнерство, поэтому одновременно должны быть созданы условия для строительства и эксплуатации автомобильных дорог и искусственных сооружений на коммерческих началах с привлечением средств международных финансовых организаций и частных инвесторов.

Для обеспечения возможности реализации предлагаемых в составе программы мероприятий (инвестиционных проектов) необходимо решение приоритетной задачи институциональных преобразований: разработка нормативной правовой базы, обеспечивающей четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором, а также определение приоритетных сфер применения государственно-частного партнерства в сфере дорожного хозяйства, в том числе

совершенствование законодательства, регулирующего вопросы инвестиционной деятельности в сфере дорожного хозяйства, осуществляемой в форме капитальных вложений.

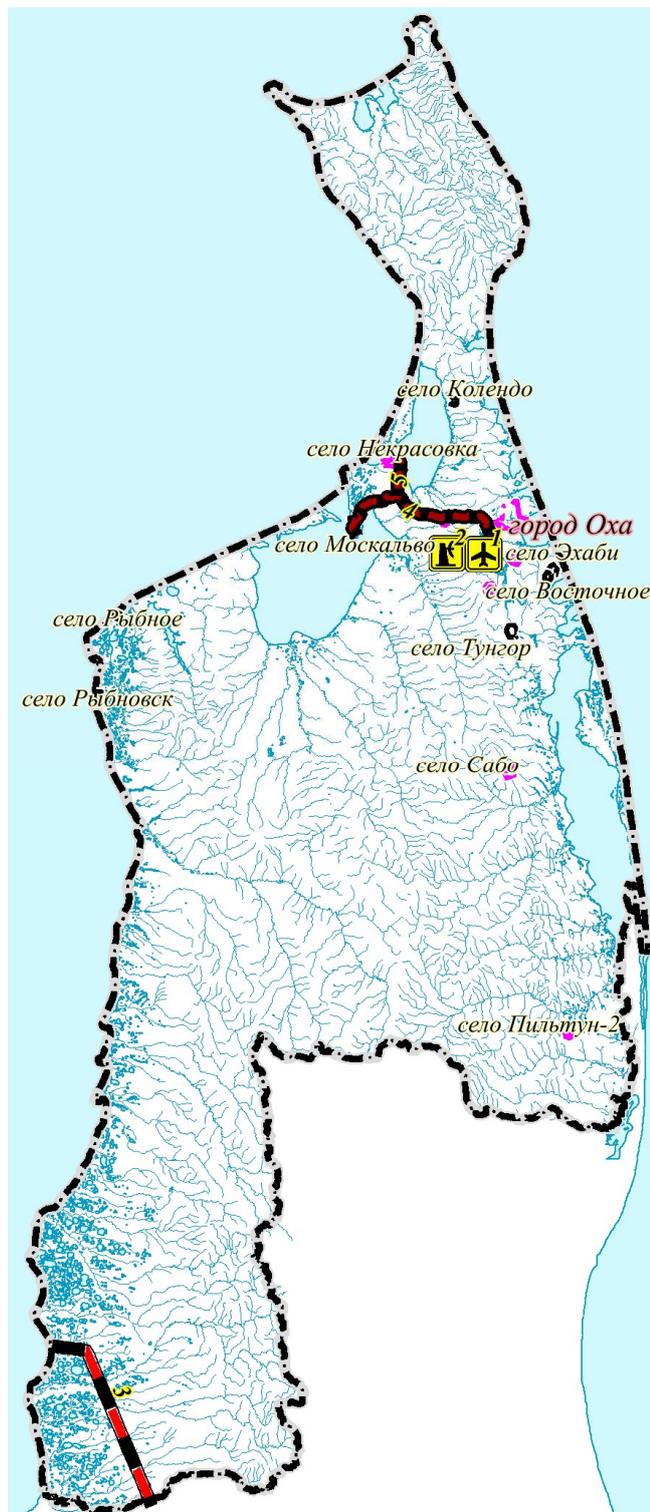
Администрация городского округа «Охинский» осуществляет общий контроль за ходом реализации мероприятий Программы, а также непосредственно организационные, методические и контрольные функции в ходе реализации Программы, которые обеспечивают:

- ежегодное уточнение плана мероприятий по реализации Программы по объемам и источникам финансирования мероприятий;
- контроль реализации программных мероприятий по срокам, содержанию, финансовым затратам и ресурсам;
- методическое, информационное и организационное сопровождение работы по реализации комплекса программных мероприятий.

Разработанная Программа подлежит корректировке ежегодно. Принятие решений по выделению бюджетных средств из бюджета городского округа, подготовка и проведение конкурсов на привлечение инвесторов, принимаются в соответствии с действующим законодательством. Мониторинг выполнения Программы осуществляется посредством сбора, обработки и анализа информации. Сбор исходной информации производится по показателям, характеризующим выполнение Программы, а также состоянию транспортной инфраструктуры.

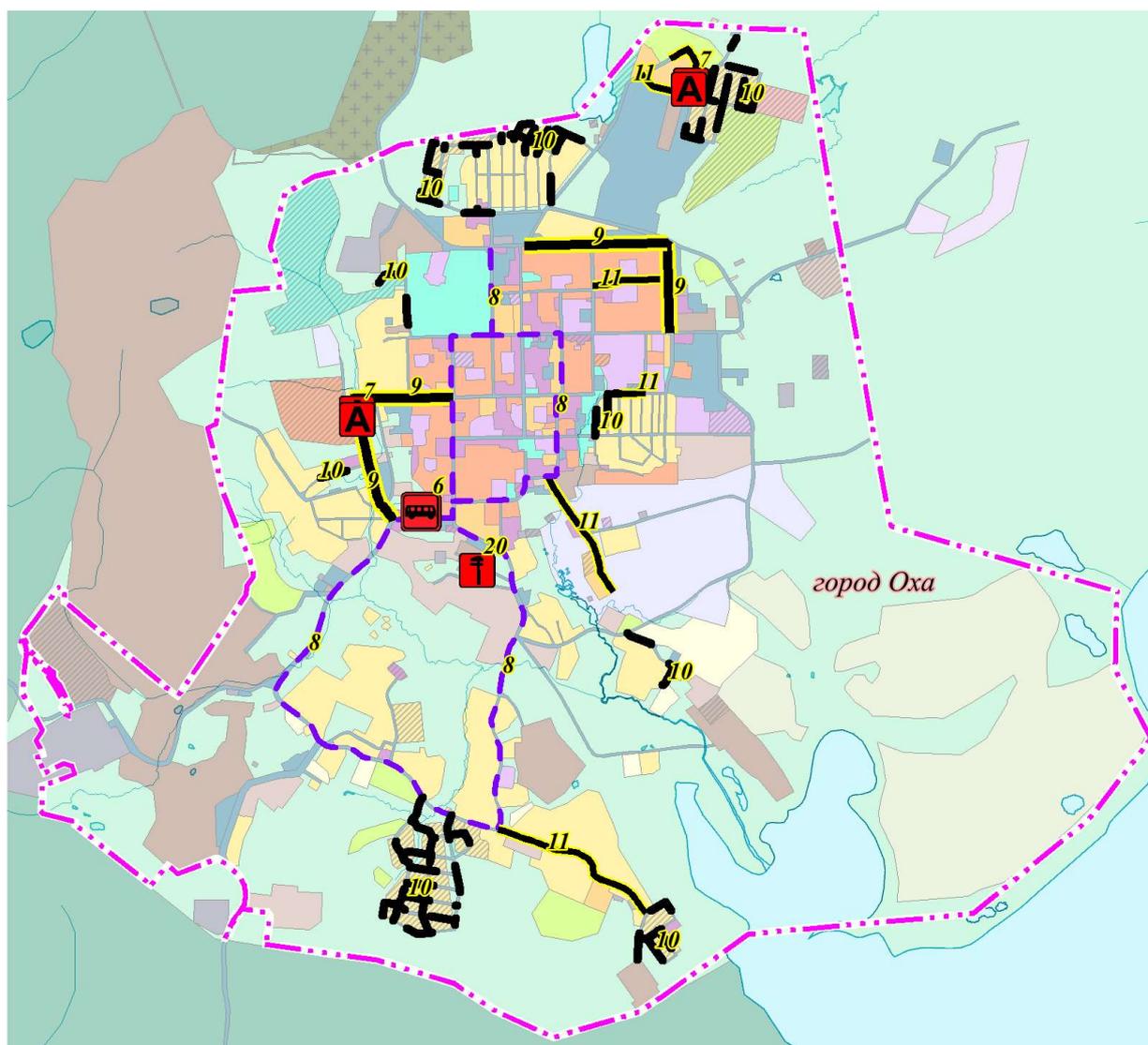
Разработка и последующая корректировка Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры базируется на необходимости достижения целевых уровней муниципальных стандартов качества предоставления транспортных услуг, при соблюдении ограничений по платежной способности потребителей, то есть при обеспечении не только технической, но и экономической доступности коммунальных услуг.

**ПЛАНИРУЕМОЕ РАЗМЕЩЕНИЕ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ  
ГОРОДСКОЙ ОКРУГ «ОХИНСКИЙ»**



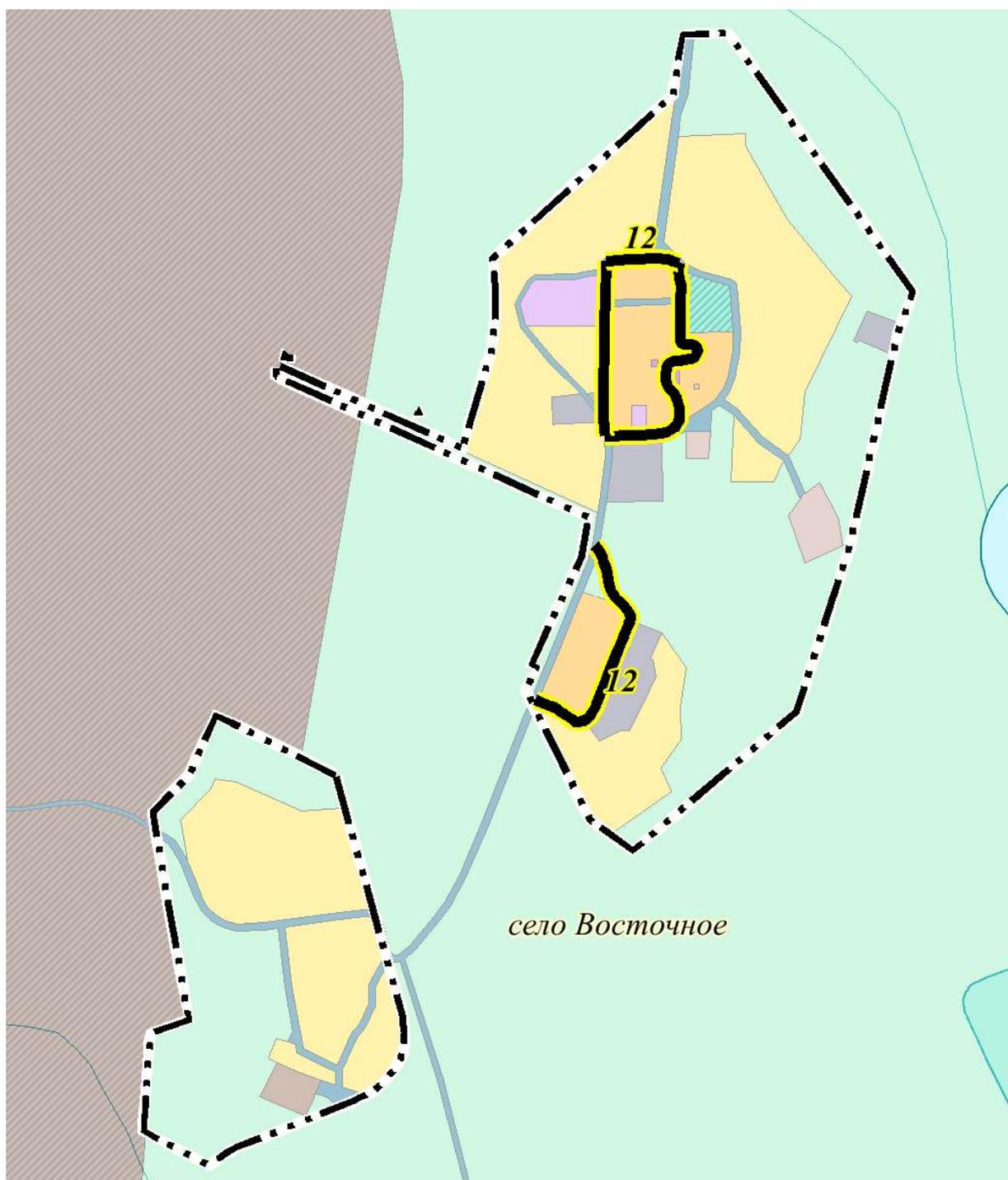
Примечание: экспликационный номер объекта указан в соответствии с таблицей «Объемы бюджетных и внебюджетных средств на реализацию программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа «Охинский» (Таблица 8)

## ПЛАНИРУЕМОЕ РАЗМЕЩЕНИЕ ОБЪКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ГОРОДА ОХА



Примечание: экспликационный номер объекта указан в соответствии с таблицей «Объемы бюджетных и внебюджетных средств на реализацию программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа «Охинский» (Таблица 8)

## ПЛАНИРУЕМОЕ РАЗМЕЩЕНИЕ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ СЕЛА ВОСТОЧНОЕ



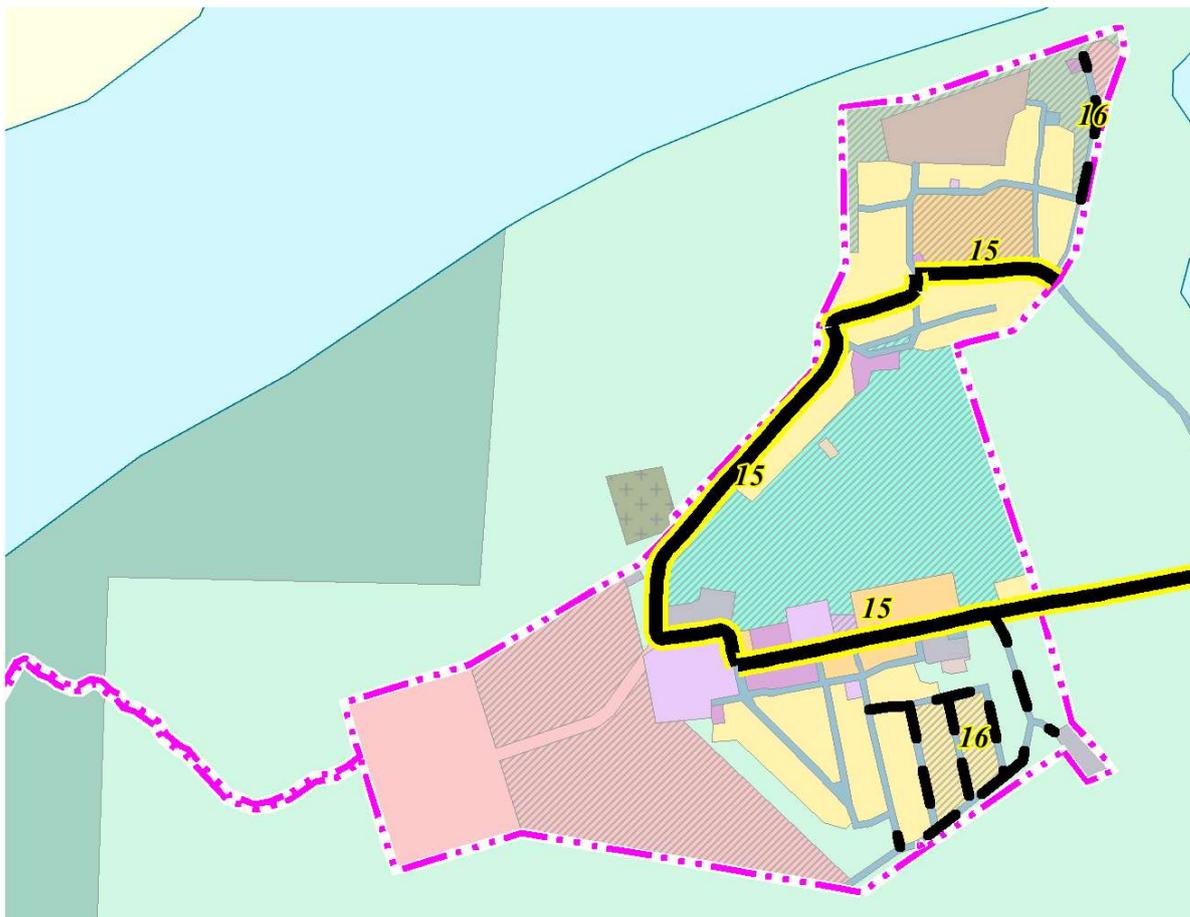
Примечание: экспликационный номер объекта указан в соответствии с таблицей «Объемы бюджетных и внебюджетных средств на реализацию программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа «Охинский» (Таблица 8)

## ПЛАНИРУЕМОЕ РАЗМЕЩЕНИЕ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ СЕЛА МОСКАЛЬВО



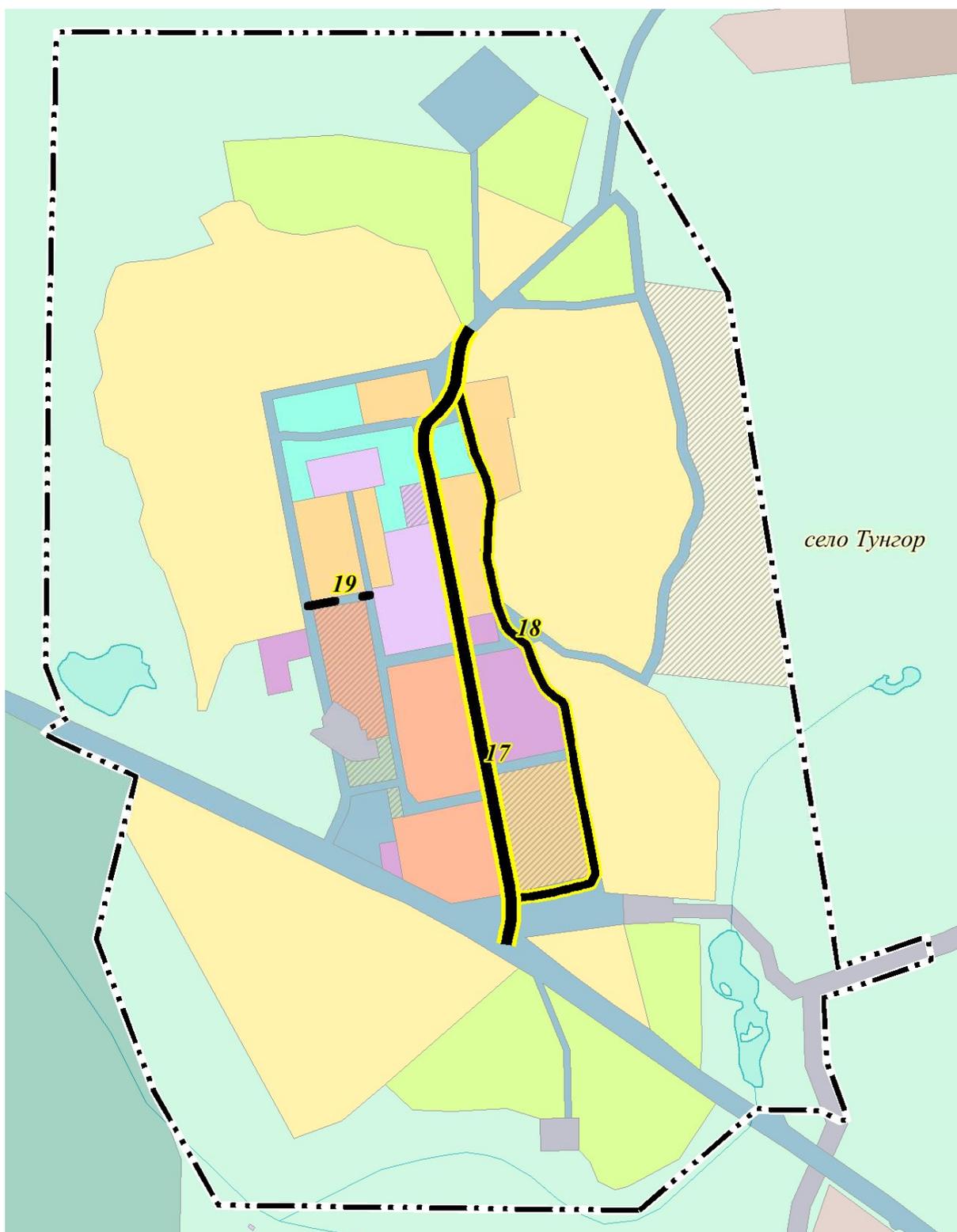
Примечание: экспликационный номер объекта указан в соответствии с таблицей «Объемы бюджетных и внебюджетных средств на реализацию программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа «Охинский» (Таблица 8)

## ПЛАНИРУЕМОЕ РАЗМЕЩЕНИЕ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ СЕЛА НЕКРАСОВКА



Примечание: экспликационный номер объекта указан в соответствии с таблицей «Объемы бюджетных и внебюджетных средств на реализацию программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа «Охинский» (Таблица 8)

## ПЛАНИРУЕМОЕ РАЗМЕЩЕНИЕ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ СЕЛА ТУНГОР



Примечание: экспликационный номер объекта указан в соответствии с таблицей «Объемы бюджетных и внебюджетных средств на реализацию программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа «Охинский» (Таблица 8)