



АДМИНИСТРАЦИЯ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
ГОРОДСКОЙ ОКРУГ «ОХИНСКИЙ»

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 12.07.2018

№ 432

г. Оха

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

В соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», руководствуясь статьей 42 Устава муниципального образования городской округ «Охинский»,

ПОСТАНОВЛЯЮ:

1. Утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования городской округ Охинский (прилагается).
2. Разместить на официальном сайте администрации муниципального образования городской округ «Охинский» www.adm-okha.ru.
3. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на первого заместителя главы муниципального образования городской округ «Охинский», первого заместителя главы администрации муниципального образования городской округ «Охинский» Рычкову Н.А.

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

С.Н. Гусев

Приложение
к постановлению администрации
муниципального образования
городской округ «Охинский»
от 12.07.2018 № 432

**Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры
муниципального образования
городской округ «Охинский» на период 2017-2027 годы**

Оглавление

	Введение.....	4
	Паспорт программы.....	6
Раздел 1.	Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры.....	10
1.1.	Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения, городского округа в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации.....	11
1.2.	Социально-экономическая характеристика поселения, городского округа, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, городского округа, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса.....	13
1.3.	Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	20
1.4.	Характеристика сети дорог поселения, городского округа, параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузку на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери), оценка качества содержания дорог.....	22
1.5.	Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в поселении, городском округе, обеспеченность парковками (парковочными местами).....	32
1.6.	Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока.....	36
1.7.	Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения...	51
1.8.	Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств.....	52

1.9.	Анализ уровня безопасности дорожного движения.....	55
1.10.	Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения.....	58
1.11.	Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения, городского округа.....	62
1.12.	Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа.....	64
1.13.	Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.....	67
Раздел 2.	Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории города.....	74
2.1.	Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения, городского округа.....	75
2.2.	Прогноз транспортного спроса поселения, городского округа, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения, городского округа....	79
2.3.	Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	80
2.4.	Прогноз развития дорожной сети поселения, городского округа.....	81
2.5.	Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.....	83
2.6.	Прогноз показателей безопасности дорожного движения.....	85
2.7.	Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.....	87
Раздел 3.	Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта.....	89
Раздел 4.	Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.....	93
4.1.	Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	93
4.2.	Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию	97

	транспортно-пересадочных узлов.....	
4.3.	Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства.....	97
4.4.	Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.....	99
4.5.	Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб...	103
4.6.	Мероприятия по развитию сети дорог поселений, городских округов.....	104
4.7.	Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков.....	113
4.8.	Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем	119
4.9.	Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения.....	123
4.10.	Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности.....	124
Раздел 5.	Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.....	126
Раздел 6.	Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.....	136
Раздел 7.	Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.....	142

Введение

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа - документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, который предусмотрен также 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 муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Реализация программы должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения, городского округа в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Одним из основополагающих условий развития городского округа является комплексное развитие транспортной инфраструктуры. Этапом, предшествующим разработке основных мероприятий Программы, является проведение анализа и оценка социально-экономического и территориального развития муниципального образования.

Анализ и оценка социально-экономического и территориального развития муниципального образования, а также прогноз его развития проводится по следующим направлениям:

- демографическое развитие;
- перспективное строительство;
- состояние транспортной инфраструктуры.

Программа направлена на обеспечение надежного и устойчивого обслуживания потребителей услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры. Основными целями программы являются:

- обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее субъекты экономической деятельности) на территории муниципального образования;
- обеспечение доступности 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 муниципального образования;
- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в муниципальном образовании;
- обеспечение условий для управления транспортным спросом;
- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и

здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;

- создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
- условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

Бюджетные средства, направляемые на реализацию программы, должны быть предназначены для реализации проектов модернизации объектов транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства, связанных с ремонтом, реконструкцией существующих объектов, а также со строительством новых объектов. Таким образом, Программа является прогнозно-плановым документом, во-первых, формулирующим и увязывающим по срокам, финансовым, трудовым, материальным и прочим ресурсам реализацию стратегических приоритетов в сфере развития транспортной инфраструктуры муниципального образования, во-вторых, формирующим плановую основу взаимодействия членов местного сообщества, обеспечивающего и реализацию стратегических приоритетов, и текущее сбалансированное функционирование экономического и социального секторов муниципального образования.

Паспорт программы

Наименование Программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования городской округ «Охинский» до 2027 года
Основание для разработки Программы	<p>Правовыми основаниями для разработки Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры являются:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 года №190-ФЗ; 2. Федеральный закон от 29.12.2014 года №456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»; 2. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 года №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»
Заказчик Программы	<p>Администрация муниципального образования городской округ «Охинский» Местоположение: 694490, Сахалинская область, г. Оха, ул. Ленина, дом 13</p>
Разработчик Программы	<p>ООО «Экоконсалт» Местоположение: 355000, Ставропольский край, г. Ставрополь, ул. Голенева, дом 21, офис 93</p>
Цели и задачи Программы	<p>Цели Программы:</p> <ul style="list-style-type: none"> – развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике; – повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения; – повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы; – создание условий для управления транспортным спросом. <p>Задачи Программы:</p> <ul style="list-style-type: none"> – увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям; – повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения; – обеспечение устойчивого функционирования автомобильных дорог местного значения;

	<ul style="list-style-type: none"> – увеличение количества стоянок для автотранспорта, создание условий для парковок автомобилей в установленных местах, освобождение придомовых территорий, пешеходных зон от автомобилей; – создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам; – создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения.
<p>Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры поселения</p>	<p>Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры включают технико-экономические, финансовые и социально-экономические показатели развития транспортной инфраструктуры, в том числе показатели безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности:</p> <ul style="list-style-type: none"> – финансовое обеспечение исполнения программы – количество маршрутов общественного автомобильного транспорта – протяженность маршрутов общественного автомобильного транспорта – охват населенных пунктов регулярным автобусным сообщением – пассажирооборот общественного автомобильного транспорта – число оборудованных остановочных площадок – протяженность пешеходных тротуаров – протяженность велосипедных дорожек – протяженность улично-дорожной сети – обеспеченность парковочным пространством – реконструкция автомобильных дорог местного значения – строительство автомобильных дорог местного значения – уровень автомобилизации населения – обеспеченность населения объектами транспортной инфраструктуры – число зарегистрированных ДТП – социальный риск ДТП – транспортный риск ДТП – тяжесть последствий
<p>Сроки и этапы реализации Программы</p>	<p>Мероприятия Программы охватывают период 2017 – 2027 год. Мероприятия и целевые показатели (индикаторы), предусмотренные Программой, рассчитаны на первые 5 лет с разбивкой по годам, а на последующий период (до окончания срока действия программы) - без разбивки по годам. Этапы реализации программы:</p>

	<p>- Первая очередь (2017-2021 годы); - Расчетный срок (2022-2027 годы).</p>
<p>Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры (групп мероприятий, подпрограмм, инвестиционных проектов)</p>	<p>Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий:</p> <p>1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, а также других объектов транспортной инфраструктуры.</p> <p>Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.</p> <p>2. Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.</p> <p>Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.</p> <p>3. Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.</p> <p>Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.</p> <p>4. Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.</p> <p>Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному.</p> <p>5. Мероприятия по организации дорожного движения.</p> <p>Реализация мероприятий позволит повысить уровень качества и безопасности транспортного обслуживания населения.</p> <p>6. Мероприятия по ремонту и строительству пешеходных и велосипедных дорожек.</p> <p>Реализация мероприятий позволит повысить качество велосипедного и пешеходного передвижения населения.</p>

<p>Объемы и источники финансирования Программы</p>	<p>Общий объем финансирования Программы составляет в 2017 – 2027 годах – 3853278 тыс. рублей за счет бюджетных средств разных уровней и привлечения внебюджетных источников.</p> <p>Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2017 – 2027 годов, могут быть уточнены при формировании проекта местного бюджета.</p> <p>Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год. Все суммы показаны в ценах соответствующего периода.</p>
--	--



Раздел 1.
Характеристика существующего состояния транспортной
инфраструктуры

1.1 Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения, городского округа в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

Сахалинская область - субъект Российской Федерации.

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.

Административный центр - г. Южно-Сахалинск.

Граничит по морю с Камчатским краем, Хабаровским краем и Японией. Входящие в состав области Курильские острова частично оспариваются Японией.

Сахалинская область является одним из лидеров в России по добыче нефти и газа, а также по улову рыбы и морепродуктов.

Рисунок 1

Расположение Сахалинской области в структуре пространственной организации Российской Федерации



Главная специфика природных условий Сахалинской области - высокая сейсмическая и вулканическая активность. Особенно это характерно для Курильских островов, где расположены 9 действующих вулканов и довольно часто случаются землетрясения. Вдоль берегов Сахалина протянулись Западно-Сахалинские горы (гора Онор, высота до 1330 м) и Восточно-Сахалинские горы (самая высокая точка острова - гора Лопатина, 1609 м), разделенные Тымь-Поронайской и Сусунайской низменностями. Большая часть Курильских островов гориста (наивысшая точка - вулкан Алаид, 2339 м); известно около 160 вулканов, 40 из которых действующие; высокая сейсмичность.

На территории области много озёр, болот. Главные реки: Тымь, Поронай (о. Сахалин).

Климат умеренный, муссонный. Средняя температура января от -6°C (на юге) до -24°C градусов (на севере), средняя температура августа от $+19^{\circ}\text{C}$ (на юге) до $+10^{\circ}\text{C}$ (на севере); количество осадков - на равнинах около 600 мм в год, в горах до 1200 мм в год. На территории области распространены редкостойная лиственничная тайга (на севере), леса из аянской ели и сахалинской пихты (в центральной части), широколиственные леса с лианами (на юго-западе); в горах - заросли каменной берёзы и кедрового стланика.

Особо охраняемые природные территории Сахалинской области занимают общую площадь 844,472 тыс. га, что составляет 9,7 % территории, в том числе федерального значения 141,234 тыс. га. Тем не менее, существуют большие проблемы с охраной многих территорий, в особенности лесов, влажных земель, а также, конкретных мест обитания редких и исчезающих видов.

В настоящее время на территории области существуют: заповедников - 2, заказников федерального значения - 1, природных парков - 1, охотничьих заказников - 12, памятников природы - 51.

Численность населения области по данным Росстата составляет 487 344 чел. (2017). Плотность населения - 5,60 чел./км² (2017). Городское население - 81,83[13] % (2017).

В рамках муниципального устройства согласно Областному Закону № 524 от 21 июля 2004 года, Сахалинская область включает 21 муниципальное образование: 17 городских округов, 1 муниципальный район (Углегорский) и входящие в состав последнего 2 городских поселения (Углегорское и Шахтёрское) и 1 сельское поселение (Бошняковское).

Городской округ «Охинский» расположен на Северо-Сахалинской равнине в северной части острова Сахалин. Создан в соответствии с законом Сахалинской области № 524 от 21 июля 2004 года «О границах и статусе муниципальных образований Сахалинской области», и включает территорию Охинского района и города Оха. Границы территории муниципального образования городской округ «Охинский» определяются границами Охинского района Сахалинской области.

Согласно Постановлению Совета министров СССР от 03.01.1983 г. №12 городской округ «Охинский» отнесен к районам Крайнего Севера.

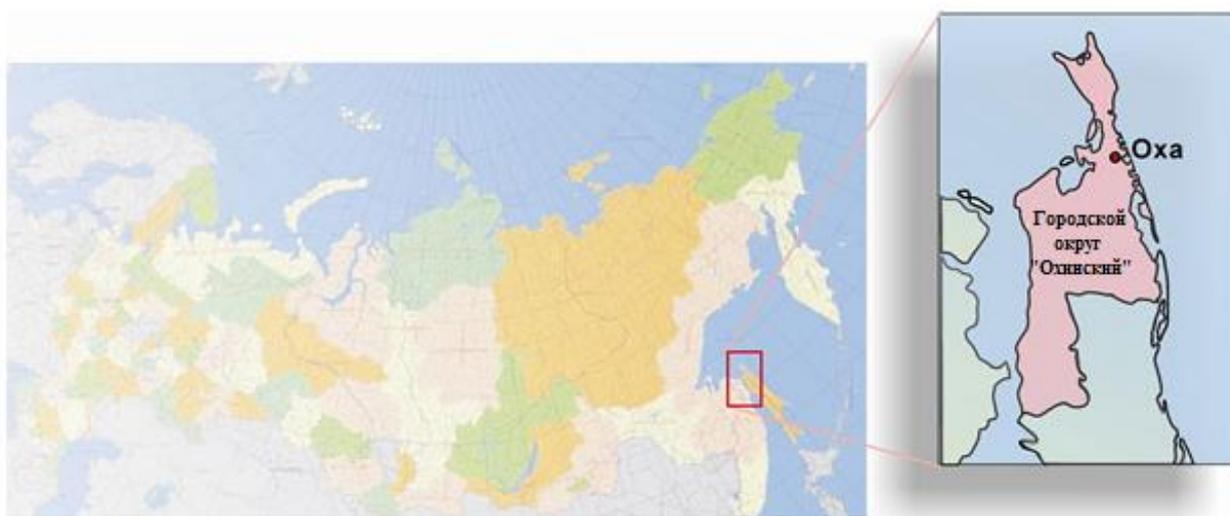
В состав территории муниципального образования городской округ «Охинский» входят населенные пункты:

- город Оха, включая Лагури;
- село Восточное;
- село Колендо;
- село Тунгор;
- село Эхаби, включая Озерный;
- село Москальво;

- село Некрасовка;
- село Рыбновск;
- село Рыбное;
- село Сабо;
- село Пильтун-2.

Рисунок 2

Территориальное расположение городского округа «Охинский»



1.2 Социально-экономическая характеристика поселения, городского округа, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, городского округа, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

Демографическая ситуация

Численность постоянного населения городского округа на начало 2017 года составила 22913 человек, из них 20916 человек – городское население, 1997 человек - сельское.

Села, в которых население отсутствует: Колендо, Пильтун.

За 2016 год численность населения сократилась на 256 человек, в том числе в результате естественной убыли - на 39 человек, за счет миграционного оттока - на 217 человек.

Естественная убыль по сравнению с 2015 годом увеличилась на 1 человека.

Данные по количеству населения получены от службы государственной статистики (рис. 3).

Рисунок 3

График изменения численности горожан за последние 10 лет



Миграция за пределы городского округа продолжает оставаться основным фактором сокращения численности населения. Население уезжает как по причинам личного и семейного характера, так и использует возможность государственной поддержки при переселении из районов Крайнего Севера. Однако в 2016 году миграционный отток сократился к уровню 2015 года на 34 человека. По оценке в 2017 году за счет миграции численность населения сократиться на 200 человек, что на 17 человек меньше уровня 2016 года.

Промышленность

Промышленное производство городского округа включает в себя добычу полезных ископаемых; обрабатывающие производства; обеспечение электрической энергией, газом и паром; водоснабжение, водоотведение, организацию сбора и утилизации отходов; рыболовство.

Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами по основным видам экономической деятельности в 2016 году составил 11862,8 млн. рублей, что составляет 115% в сопоставимых ценах к уровню 2015 года. По оценке 2017 года объем производства продукции (работ, услуг) составит 11725,7 млн. рублей или 91,6% к уровню 2016 года.

Доминирующее положение в структуре промышленного производства и отгрузки товаров и услуг, по-прежнему, занимает добыча полезных ископаемых, обеспечивая 80% от общего объема.

Объем добычи нефти по отчету 2016 года составил 745,4 тыс. тонн (95,6% в действующих ценах к уровню 2015 года), по оценке 2017 года составит 734,2 тыс. тонн (98,5% к уровню 2016 года).

Динамика добычи газа выглядит следующим образом: фактический показатель 2016 года составил 155,8 тыс. тонн (84,3% в действующих ценах к уровню 2015 года), оценочный показатель 2017 года – 129,3 тыс. тонн (83% к уровню 2016 года).

Отрицательная динамика добычи нефти и газа связана с тем, что большинство месторождений находятся в поздней стадии разработки, для которой характерно ежегодное снижение уровней добычи.

Объем обрабатывающего производства в 2016 году составил 714 млн. рублей, что составляет 99% в сопоставимых ценах к уровню 2015 года. По оценке 2017 года составит 728,7 млн. рублей или 97,2% к уровню 2016 года. Объем промышленного производства по обеспечению электроэнергией, газом и паром в 2016 году составил 1379,6 млн. рублей, что составляет 110,8% в сопоставимых ценах к уровню 2015 года. В 2017 году оценивается в размере 1483,2 млн. рублей (102% к уровню 2016 года).

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

Объем производства электроэнергии в 2016 году составил 235,1 млн. кВтч, что составляет 103,2% в действующих ценах к уровню 2015 года. Увеличение выработки электроэнергии обусловлено увеличением объемов потребления населением и прочими потребителями, а также увеличением потерь в электрических сетях. В 2017 году производство электроэнергии оценивается в объеме 239,8 млн. кВтч (102% к уровню 2016 года).

Объем производства теплоэнергии в 2016 году составил 431,1 тыс. Гкал или 103,7% в действующих ценах к уровню 2015 года. По оценке 2017 года объем производства теплоэнергии составит 439,7 тыс. Гкал (102% к уровню 2016 года).

Производство продукции по водоснабжению, водоотведению, организации сбора и утилизации отходов в 2016 году достигло объема 150,7 млн. рублей, что составляет 103,2% в сопоставимых ценах к уровню 2015 года. В 2017 году оценивается в объеме 157,6 млн. рублей (97,4% к уровню 2016 года).

По виду деятельности «Рыболовство» на территории городского округа в реестре пользователей водно-биологическими ресурсами зарегистрированы 34 предприятия, родовых хозяйств и общин. В отчетном году квоты на вылов биоресурсов получили 20, которые имеют договоры аренды на рыбопромысловые участки. Из них 6 предприятий и 1 родовое хозяйство имеют береговые перерабатывающие цеха.

Улов рыбы в 2016 году составил 10,2 тыс. тонн, что составляет 67,3% к уровню 2015 года. Переработке подверглось 1,3 тыс. тонн или 69,2% к уровню 2015 года. В 2017 году улов рыбы оценивается в объеме 10,8 тыс. тонн, переработка – в объеме 1,3 тыс. тонн.

Сельское хозяйство

Объем продукции сельского хозяйства в 2016 году составил 152,4 млн. рублей или 84,1% в сопоставимых ценах к уровню 2015 года. В 2017 году ожидается снижение объема сельхозпродукции до 151,6 млн. рублей (96% к 2016 году) за счет снижения объема продукции животноводства.

За 2016 год произведено 110,2 тонн скота и птицы в живом весе (81% в действующих ценах к уровню 2015 года), 532,6 тонны молока (83,5%), 669 тыс. штук яиц (119,8%).

В 2017 году ожидается снижение объемов производства скота и птицы до 62,7 тонн, что составит 57% к уровню 2016 года. Производство молока оценивается в объеме 533,5 тонны (100,2%), производство яиц – 725 тыс. штук (108,4%).

Выращиванием картофеля и овощей занимаются частные лица, в основном, для собственного потребления. В связи с неблагоприятными погодными условиями в 2016 году объем сбора картофеля уменьшился на 1,7% и составил 1086,2 тонн, объем сбора овощей уменьшился на 33,3% и составил 168,6 тонн. В 2017 году производство картофеля оценивается в объеме 1100 тонн (101,3% к уровню 2016 года), производство овощей – 171 тонна (101,4%).

Малое предпринимательство

Малый бизнес городского округа по состоянию на 1 января 2017 года включает в себя 169 предприятий и 662 индивидуальных предпринимателя.

В 2016 году число малых предприятий увеличилось по отношению к 2015 году на 1 единицу. В 2017 году число малых предприятий оценивается в 170 единиц с увеличением в 2018-2020 годах до 172 единиц.

Среднесписочная численность работников, занятых на малых предприятиях, в 2016 году составила 1835 человек или 100,5% к уровню 2015 года. По оценке 2017 года среднесписочная численность работников малых предприятий составит 1838 человек (100,2% к 2016 году).

Оборот малых предприятий, включая микропредприятия, за 2016 год составил 3448,9 млн. рублей, что составляет 100,8% в сопоставимых ценах к уровню 2015 года. В 2017 году оборот малых предприятий оценивается в размере 3531,5 млн. рублей (100,8% к 2016 году).

На протяжении ряда лет отраслевая структура малых предприятий остается неизменной и выглядит следующим образом: розничная торговля – 29%, добыча и переработка рыбы – 20%, ЖКХ – 14%, общественное питание, гостиничное хозяйство и

бытовое обслуживание – 12%, строительство и транспорт – по 10%, пищевая и перерабатывающая промышленность – 5%.

Одним из стимулирующих механизмов развития предпринимательства на территории городского округа является реализация муниципальной программы «Поддержка и развитие малого и среднего предпринимательства на территории муниципального образования городской округ «Охинский» на 2014-2020 годы».

Социальная сфера

Система дошкольного образования городского округа включает в себя 7 учреждений. В 2016 году численность детей в дошкольных образовательных учреждениях составила 1480 человек и уменьшилась по отношению к 2015 году на 41 человека, число мест составило 1454 единицы и увеличилось на 35 единиц.

Снижение численности воспитанников связано с отказом части родителей (законных представителей) от услуг ДООУ из-за отсутствия средств для их оплаты. Данным родителям (законным представителям) предлагаются вариативные формы дошкольного образования на бесплатной основе.

С 2003 года на базе дошкольных образовательных учреждений функционируют группы кратковременного пребывания для детей, не посещающих детские сады по разным причинам. На базе учреждения дополнительного образования детей – Дома детства и юношества г. Охи организовано объединение «Вырастайка». С 2007 года при МБДОУ № 10 «Золушка» работает консультативный пункт «Аистёнок» для родителей, имеющих детей от рождения до 1 года. На протяжении ряда лет на базе МБДОУ № 2 «Солнышко» функционирует Консультативный пункт по работе с семьями, воспитывающими детей-инвалидов и детей с ограниченными возможностями здоровья.

Увеличение числа мест в дошкольных образовательных учреждениях связано с открытием двух дополнительных дошкольных групп на базе МБОУ школа-интернат с. Некрасовка в январе 2016 года и группы присмотра и ухода на базе МБОУ СОШ с. Тунгор в сентябре 2016 года.

Согласно статистическим данным численность детей дошкольного возраста от 1 года до 6 лет на 1 января 2016 года составила 1849 человек. В 2016 году численность детей этого возраста увеличилась на 8 человек и составила 1857, в 2017 году – оценивается с увеличением на 7 человек.

Общее образование городского округа представлено 9 общеобразовательными учреждениями. В 2016 году численность учащихся в общеобразовательных учреждениях составила 2874 человека и уменьшилась по сравнению с 2015 годом на 20 человек. Снижение численности учащихся объясняется миграционным оттоком населения, желанием некоторых родителей повторить образовательную программу подготовительной группы дошкольного учреждения (отказом вести детей в первый класс до достижения ими 7-8 лет), сокращением обучающихся на заочном отделении. В 2017 году число обучающихся оценивается в 2870 человек с увеличением в 2019 году до 2880 человек.

Доля обучающихся в первую смену в учреждениях общего образования увеличилась с 79,76% в 2015 году до 90,72% в 2016 году. На рост показателя повлияло создание в 2016 году 25 новых мест в МБОУ СОШ № 1 г. Охи, эффективное использование помещений общеобразовательных учреждений, использование учреждений дополнительного образования, имеющих актуальные общеразвивающие программы, для организации внеурочной деятельности в связи с реализацией ФГОС НОО и ООО. В 2017 году показатель оценивается в размере 90,72% с увеличением в 2018 году до 91%.

Образовательные услуги в сфере среднего профессионального образования оказывают Охинский филиал ФГБОУ ВПО «Сахалинский государственный университет» и ГБПОУ «Сахалинский индустриальный техникум». В 2016 году число учащихся в учреждениях составило 753 человека, что на 96 человек меньше по сравнению с 2015 годом. По оценке 2017 года численность студентов составит 732 человека.

В сфере здравоохранения медицинские услуги оказывает ГБУЗ «Охинская ЦРБ».

Обеспеченность больничными койками на 10 тыс. человек населения в 2016 году составила 117,84 коек, что на 13,8 ниже уровня 2015 года. Число больничных коек за 2016 год снизилось на 35 единиц и составило 270, в 2017 году оценивается в количестве 265 единиц со снижением в 2020 году до 220 единиц. Снижение числа больничных коек обусловлено сокращением численности населения городского округа.

На начало 2017 года число общедоступных библиотек составляет 8 единиц, число учреждений культурно-досугового типа - 3 единицы. В целях обеспечения доступа населения к услугам культуры в населенных пунктах, не имеющих клубные учреждения, проводятся выездные культурно-массовые мероприятия.

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 на прямую 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 определяют 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 города, 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, студентов 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, с работы. Эти передвижения наиболее устойчивые и составляют 50–60%.

- Узловые объекты транспортной инфраструктуры. К ним можно отнести аэропорты, автовокзалы, речные порты.

Передвижение населения на территории муниципального образования имеет сложную комбинированную структуру. Сочетается как пешеходные, так и транспортные передвижения, включающие 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.

Муниципальное образование городской округ «Охинский» характеризуется достаточно стабильным и высоким уровнем транспортного спроса. Этому способствует планомерное развитие транспортной инфраструктуры. Улично-дорожная сеть города 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 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.

Пассажирские перевозки автомобильным транспортом в пределах городского округа осуществляет МУП «Охаавтотранс». Регулярные автоперевозки по маршруту Оха-Ноглики и обратно выполняет ООО «Охинское ПАТП».

По данным предприятий за 2016 год перевезено 129,2 тыс. пассажиров или 121,5% к уровню 2015 года. По оценке 2017 года объем перевозки пассажиров составит 131 тыс. человек (101,4% к уровню 2016 года).

В прогнозе объем пассажирских перевозок также будет расти и достигнет значения 135,7 тыс. человек.

Рост благосостояния населения стимулирует процесс автомобилизации, при котором человек отказывается от использования общественного транспорта. Привлекательность, популярность и интерес к общественному транспорту у населения также во многом зависит от внимания к вопросам его эффективного развития и финансирования.

1.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

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.

Транспортная инфраструктура является одним из важнейших элементов развития городского округа «Охинский». Ее эффективное функционирование и развитие являются необходимым условием повышения уровня и улучшения условий жизни населения. На сегодняшний день в целом транспортная инфраструктура обеспечивает конституционные гарантии граждан на свободу передвижения и делает возможным свободное перемещение товаров и услуг.

Транспортная инфраструктура городского округа представлена авиационным и автомобильным транспортом.

Авиационный транспорт

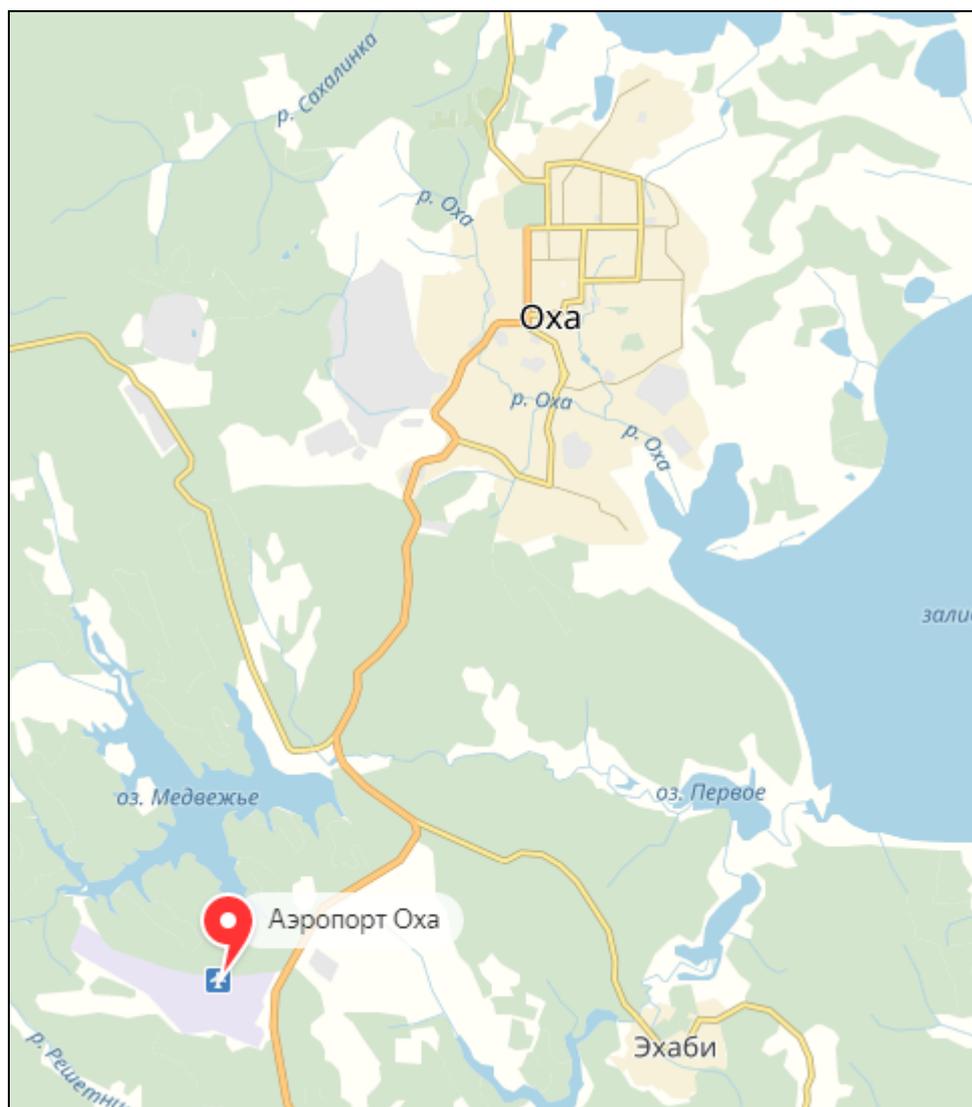
На территории округа расположен аэропорт местного значения, который обеспечивает транспортное сообщение с материковой частью России (г. Хабаровск) и областным центром. Расположен в 12 км юго-западнее города Оха.

ОАО "Сахалинский аэропорт Оха", класс аэродрома - "Д", размеры ИВПП – 1300х42 м, размеры ГВПП – 1440х90 м, типы принимаемых самолетов: Ан-2, -24, -26, -28, -38, -140, Л-410, F-900, Як-40, ДНС-8(100/200/300/400), все типы вертолетов и классом ниже, Хабаровск – Ю-Сахалинск – Хабаровск, (авиакомпания - "Дальавиа"), объем пассажироперевозок – 10 тыс.пасс. в год, пропускная способность аэровокзала – 40 пасс. в час, объем грузоперевозок – 34 т в год, маршрутная сеть: Ю-Сахалинск – Оха – Ю-Сахалинск (а/компания – "САТ").

В отчетном году Охинским аэропортом отправлено 18,9 тонн грузов и 25,5 тыс. пассажиров.

Рисунок 4

Расположение аэропорта



Основные проблемы воздушного транспорта:

1. 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;

2. 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. Аэропорт Оха обеспечивает воздушное сообщение севера Сахалина, с материком и югом Сахалина. В отсутствие железнодорожного сообщения и неудовлетворительного состояния автомобильных дорог воздушный транспорт является единственным средством транспортного сообщения г. Оха с г. Южно-Сахалинск.

Железнодорожный транспорт

По территории городского округа «Охинский» проходили железнодорожные пути по направлению "Оха - Москальво" и "Ноглики - Оха". В настоящее время железная дорога ликвидирована.

Автомобильный транспорт

Автомобилизация городского округа «Охинский» (373 единиц/1000 человек в первом полугодии 2017 г.) оценивается как высокая (при уровне автомобилизации в Российской Федерации на уровне 285 единиц /1000 человек), что обусловлено не компактностью застройки города и значительными расстояниями друг от друга населенными пунктами входящие в состав городского округа «Охинский»

Крупнейшим транспортным предприятием является ООО «Сахалинское УТТ», сфера деятельности которого связана с обслуживанием нефтегазового комплекса севера Сахалина.

Пассажирские перевозки автомобильным транспортом в пределах городского округа осуществляет МУП «Охаавтотранс». Регулярные автоперевозки по маршруту Оха-Ноглики и обратно выполняет ООО «Охинское ПАТП».

1.4 Характеристика сети дорог поселения, городского округа, параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузку на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери), оценка качества содержания дорог

В таблице приведен перечень муниципальных дорог городского округа «Охинский». Дороги городского округа расположены в границах населенных пунктов в связи с этим скоростной режим движения, в соответствии с п. 10.2 ПДД, составляет 60 км/ч с ограничением на отдельных участках до 40, 20 км/ч.

Основной состав транспортных средств представлен легковыми автомобилями, находящимися в собственности у населения.

Светофоры установлены на перекрестках ул. Карла Маркса - ул. Блюхера и ул. Советская - ул. Дзержинского.

Всего протяженность УДС в г. Оха и поселениях: 53,1 км, из них

- улично-дорожная сеть г. Оха – 38,8 км;
- улично-дорожная сеть с. Москальво – 3 км;
- улично-дорожная сеть с. Некрасовка – 5,6 км;
- улично-дорожная сеть с. Тунгор – 3,2 км;
- улично-дорожная сеть с. Восточное – 1,6 км;

- улично-дорожная сеть п/р Лагури – 0,9 км.

Общая протяженность освещенных частей улиц – 25,9 км.

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения в границах муниципального образования городской округ «Охинский» утвержден Решением Собрания муниципального образования городской округ «Охинский» от 27 ноября 2014 г. № 5.13-3 и представлен в таблице 1.

Таблица 1

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения в границах муниципального образования городской округ «Охинский»

№ п/п	Название дороги	Протяженность, км	Примечание
I. Автомобильные дороги общего пользования местного значения вне границ населенных пунктов муниципального образования городской округ "Охинский"			
1.	Оха - Москальво	37,716	от примыкания к автодороге Южно-Сахалинск - Оха (км 851 + 429) до подъезда к порту Москальво (р-н Скобликово)
2.	Оха - Колендо	26,958	от границы г. Охи (3-й км + 925) до с. Колендо
3.	Участок автомобильной дороги от автодороги регионального значения Южно-Сахалинск - Оха до урочища Перетаска	7,614	местоположение: Охинский район, поворот от автодороги Южно-Сахалинск - Оха на месторождение "Одопту-Море". Начало участка: от переезда через реку Хугузка; конец участка: левый поворот на карьер ООО "РН-Сахалинморнефтегаз" в районе озера Луговое
4.	От поворота на село Эхаби до села Восточное	15,600	от примыкания к автодороге Южно-Сахалинск - Оха (8-й км от г. Охи) через с. Эхаби до с. Восточный
5.	Подъезд к с. Сабо	3,334	от примыкания к автодороге Южно-Сахалинск - Оха (62-й км от г. Охи) до въезда в с. Сабо
6.	Подъезд к с. Некрасовка	8,170	от примыкания к автодороге Оха - Москальво (км 24 + 178) до водопропускной трубы (въезд в старую Некрасовку)
7.	Подъезд к полигону ТБО	1,920	местоположение: Охинский район, от примыкания к объездной дороги до развилки дорог на залив Кету и урочища Кайган.
	Итого	101,312	
II. Автомобильные дороги общего пользования местного значения в границах населенных			

пунктов муниципального образования городской округ "Охинский"			
1.	ул. Промысловая	1,457	от стелы "Оха" до ул. Невельского
2.	ул. Щербакова	1,075	от ул. Клубная до ул. Невельского
3.	ул. Крупской	1,648	от пер. Невельского до магазина N 15 по ул. Крупской
4.	ул. Школьная	1,771	от ул. Крупской до поворота к отделению ГИБДД
5.	ул. Чехова	0,375	от базы ОАО УМС "СМНМ" до ул. Дзержинского
6.	ул. Сезонный участок	0,704	от Завода ЖБИ до подъезда к бывшему совхозу
7.	ул. Невельского	1,373	от пер. Невельского до ул. Вокзальная
8.	Подъезд к "Охинская ТЭЦ"	1,316	от ул. Вокзальная до Охинской ТЭЦ
9.	Подъезд к городскому кладбищу	1,518	от ул. 50 лет Октября до кладбища
10.	Подъезд к п. Геологов	1,446	от ул. Никитюка до ул. Геофизиков, д. 3
11.	ул. Никитюка	1,276	от ул. Цапко до ул. 50 лет Октября
12.	ул. Цапко	1,360	от ул. Никитюка до ул. Советская
13.	ул. Красноармейская	0,377	от ул. Вокзальная до ул. Дзержинского
14.	ул. Карла Маркса	2,015	от ул. Парковой до объездной дороги
15.	ул. Победы	0,356	от ул. Карла Маркса до техникума
16.	ул. 60 лет СССР ("Красная горка")	0,200	от ул. Советская до пешеходного тротуара по ул. Комсомольская
17.	ул. 60 лет СССР (жилой массив)	0,885	от ул. Комсомольская, д. 2 до ул. Никитюка
18.	ул. Советская	1,765	от ул. Дзержинского до объездной дороги
19.	ул. Блюхера	1,155	от ул. Ленина ул. Карла Маркса до ДДУ "Журавушка"
20.	ул. Парковая	0,360	от ул. Комсомольской до ул. Карла Маркса
21.	ул. Красных Партизан	0,516	от ул. Дзержинского до ул. Ленина
22.	ул. 50 лет Октября	1,097	от ул. Комсомольская до ул. Октябрьская
23.	ул. Ленина	1,392	от МБОУ ДОД "Охинская детская школа искусств N1" до ул. Никитюка
24.	ул. Дзержинского	1,438	от поворота к ГИБДД до ул. Карла Маркса
25.	ул. Лазо	0,765	от ул. Вокзальная по ул. Комсомольская
26.	ул. Строительная	0,218	от ул. Комсомольская до ул. Лазо
27.	ул. Комсомольская	1,440	от ул. Лазо до ул. Комсомольская, д. 2
28.	ул. Вокзальная	1,240	от поворота на Охинскую АЗС до ул. Красноармейская

29.	ул. Охотская	0,400	от ул. Цапко, д. 1 до ул. Охотская, д. 9
30.	пер. Физкультурный	0,400	от ул. Щербакова до ул. Невельского
31.	Объездная	4,299	от ул. Сезонный участок до перекрестка улиц 50 лет Октября и ул. Октябрьская
32.	Межквартальный проезд 1	0,878	от ул. Ленина до ул. Цапко
33.	Межквартальный проезд 2	1,100	от перекрестка ул. Комсомольская -ул. Парковая до ул. Дзержинского, д. 19 (отделение Почты России)
34.	Межквартальный проезд 3	0,300	от ул. Красных Партизан до ул. Дзержинского
35.	Межквартальный проезд 4	0,94	от ул. Блюхера до 2-го участка и подъезд к многоквартирному дому Военный участок, 10
	Итого	38,855	
	Всего автодорог	140,167	

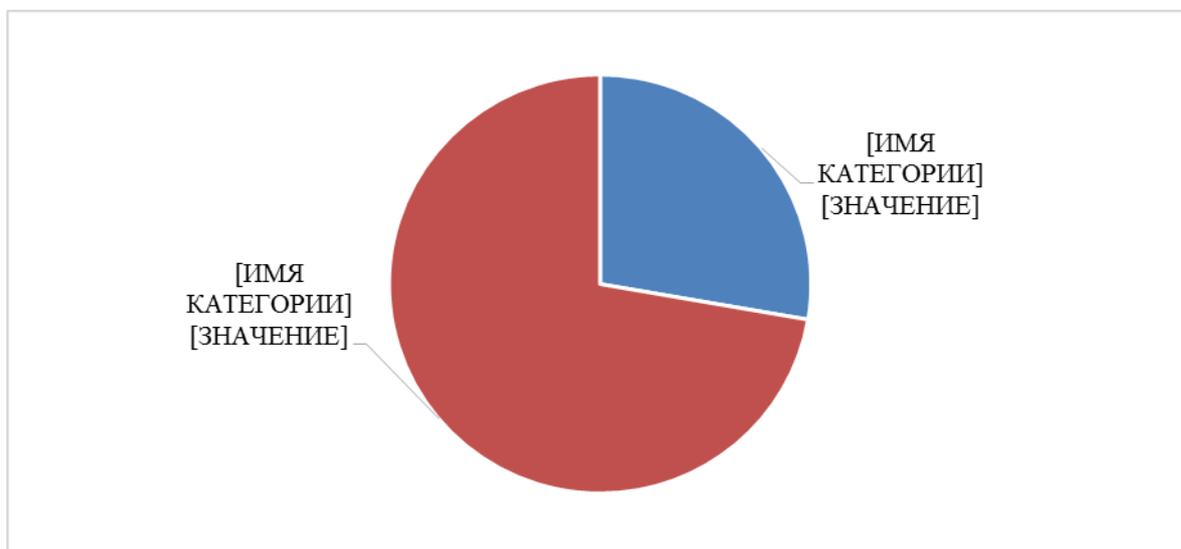
Таблица 2
Анализ покрытия автомобильных дорог общего пользования местного значения в границах муниципального образования городской округ «Охинский»

№ п/п	Наименование автодорог, элементов автодорог, дорожных сооружений, эксплуатационная группа дороги	Единица измерения	Количество
1 Автомобильная дорога - От поворота на село Эхаби до села Восточное, протяжённостью – 15,6 км, категория дороги: 4, вид покрытия: грунтовое			
1	Проезжая часть:		
	Грунтовое покрытие	км	15,6
	Дорожное полотно	вид	грунтовое
	Состояние		неудовлетворительное
	Съезды	шт.	44
2. Автомобильная дорога - Подъезд к дачам район Семиозерье, протяжённостью – 3,450 км, категория дороги: 5, вид покрытия: грунтовое			
1	Проезжая часть:		
	Грунтовое покрытие	км	3,450
	Дорожное полотно	вид	грунтовое
	Состояние		неудовлетворительное
	Съезды	шт.	1
3. Автомобильная дорога - Подъезд к дачам район Родников, протяжённостью – 4,50 км, категория дороги: 5, вид покрытия: грунтовое			
1	Проезжая часть:		
	Грунтовое покрытие	км	4,50
	Дорожное полотно	вид	грунтовое
	Состояние		неудовлетворительное
	Съезды	шт.	1

4. Автомобильная дорога - Оха-Москальво, протяжённостью – 37,716 км, категория дороги: 4, вид покрытия: грунтовое			
1	Проезжая часть:		
	Грунтовое покрытие	км	37,716
	Дорожное полотно	вид	грунтовое
	Состояние		неудовлетворительное
	Съезды	шт.	15
5. Автомобильная дорога Подъезд к с. Некрасовка, протяжённостью -8,170 км, категория дороги: 4, вид покрытия: грунтовое			
1	Проезжая часть		
	Грунтовое покрытие	км	8,170
	Дорожное полотно	вид	грунтовое
	Состояние		неудовлетворительное
	Съезды	шт.	13
6. Автомобильная дорога Подъезд к дачным участкам, протяжённостью -0,80 км, категория дороги: 5, вид покрытия: грунтовое			
1	Проезжая часть		
	Грунтовое покрытие	км	0,80
	Дорожное полотно	вид	грунтовое
	Состояние		неудовлетворительное
	Съезды	шт.	1

Рисунок 5

Долевое распределение по типам покрытий автодорог городского округа «Охинский»



До 2027 года необходимо предусмотреть реконструкцию автомобильных дорог с грунтовым покрытием на асфальтобетонное по следующим улицам города Охи:

- ул. Крупской протяженностью – 1,648 км;
- ул. Чехова протяженностью – 0,3875 км;
- ул. Сезонный участок протяженностью – 0,704 км;

Таблица 3

Мосты, находящиеся на муниципальных дорогах города Охи

№ п/п	Границы объекта искусственного сооружения	Тип покрытия
1	дорога на ОАО «Охинская ТЭЦ»- 3 км (р-н СП ОАО «Сахалинморнефте-монтаж» управления электромонтажных работ)	Мост ж/б
2	ул. Вокзальная, через Берякан (р-н производственного участка ООО «Сахалинэнергонефть»)	Мост ж/б
3	ул. Вокзальная через р.Охинска (р-н участка «Дальэлектромотаж»)	Мост ж/б
4	ул. Советская (р-н Сбербанка)	Мост ж/б
5	ул. Советская (р-н баниООО « С легким паром, ливневая канализация)	Мост ж/б
6	ул. Школьная (р-н ЗЖБИ)	Мост ж/б
7	дорога по ул. Крупской (через ручей)	Мост ж/б
8	дорога по ул. Лазо (р-н СИЗО)	Мост ж/б
9	р. Берякан, дорога по ул. Лазо (р-н СИЗО)	Мост ж/б
10	через марь (р-н бывшего бассейна) объездная дорога	Мост ж/б (пешеходный)
11	объездная дороги (район Сезонного участка)	Мост ж/б
12	объездная дороги (район бывшего совхоза))	Мост ж/б

По территории городского округа «Охинский» проходит автомобильная дорога регионального значения «Южно-Сахалинск – Оха».

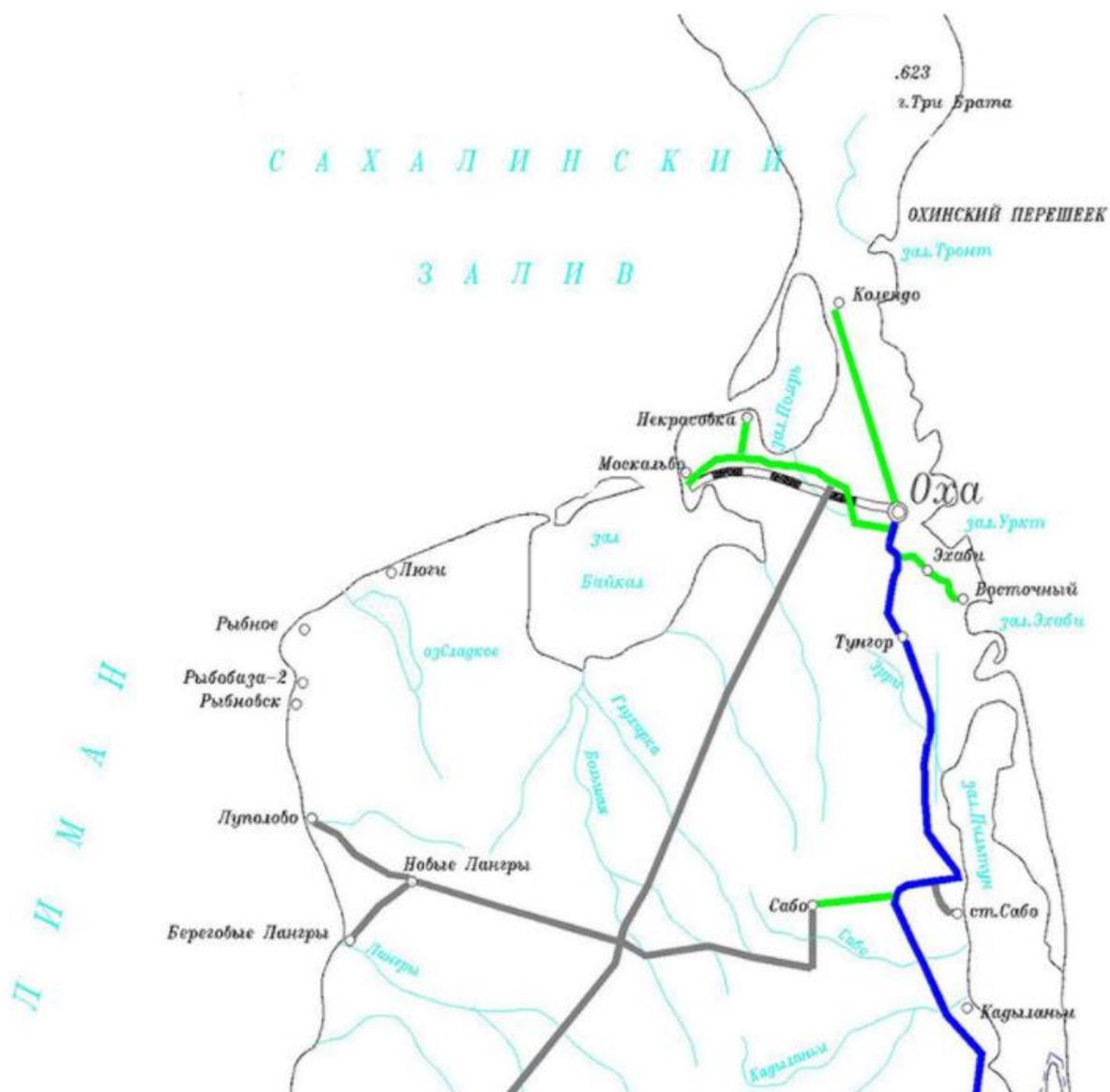
Автодорога проходит по Восточному побережью острова Сахалин с юга на север и является главной автотранспортной артерией Сахалина, основой всей транспортной инфраструктуры области.

Протяженность автомобильной дороги Южно-Сахалинск – Оха составляет 856 км, в том числе 841 км межмуниципального значения, из них 7 км II категории, 124 км III категории, 710 IV категории. Дорога построена на протяжении 505 км с асфальтобетонным и 117 км с щебеночным покрытием. На протяжении 219 км дорога ранее не строилась, грунтовая.

В рамках реализации мероприятий федеральной целевой программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года», государственной программы Сахалинской области «Развитие транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства Сахалинской области на 2014-2022 годы» в период 2014-2030г.г. планируется завершить реконструкцию с асфальтобетонным покрытием по параметрам IV категории.

Рисунок 7

Схема автомобильных дорог муниципального образования городской округ «Охинский»



УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ:

-  автомобильные дороги федерального значения
-  автомобильные дороги регионального и муниципального значения
-  автомобильные дороги местного значения

Обслуживание дорог осуществляется подрядной организацией по муниципальному контракту на выполнение комплекса работ по содержанию муниципальных автомобильных дорог, тротуаров и дорожных сооружений на территории городского округа «Охинский» заключаемому ежегодно. В состав работ входит:

1. Содержание муниципальных автомобильных дорог и тротуаров, включающие в себя работы с учётом сезонных условий по уходу за дорожными одеждами, полосой отвода, земляного полотна, системой водоотвода, дорожными сооружениями – элементами обустройства дорог; озеленению; организации и безопасности движения и прочие работы, в результате которых поддерживается транспортно-эксплуатационное состояние дорог, тротуаров и дорожных сооружений в соответствии с действующей нормативной документацией;
2. Содержание автобусных остановок и прилегающей к остановкам территории;
3. Нанесение вновь и восстановление изношенной горизонтальной разметки;
4. Содержание в чистоте и порядке стоянок автомобилей (парковок);
5. Содержание перекрестков, пешеходных переходов, индикаторов пешеходных переходов, а также подъездных дорог к пожарным водоёмам и площадок перед ними.
6. Монтаж/демонтаж искусственных неровностей для принудительного снижения скорости по соответствующему распоряжению Заказчика;
7. Работы по содержанию, монтажу (установке) и демонтажу дорожных знаков в соответствии со схемой установки дорожных знаков предоставленной Заказчиком.

Зимнее содержание дорог включает:

- к первоочередным операциям зимней уборки относятся: обработка проезжей части дорог противогололедными материалами, сгребание и подметание снега, формирование снежного вала для последующего вывоза, выполнение разрывов в валах снега на перекрестках, у остановок городского пассажирского транспорта, подъездов к административным и общественным зданиям, выездов из дворов;
- к операциям второй очереди относятся: удаление снега (вывоз), зачистка дорожных лотков после удаления снега, скалывание льда и удаление снежно-ледяных преобразований;
- удаление снега осуществляется путем его подметания, сгребания, формирования валов, погрузки и вывоза, а также проведение мероприятий, исключающих уплотнение снега;
- удаление снежно-ледяных преобразований осуществляется путем скалывания и перемещения уплотненного снега и льда, погрузки и вывоза;
- регулярная расчистка от снега и льда автобусных остановок, павильонов, площадок отдыха;

- очистка от снега и льда всех элементов мостового полотна, а так же зоны сопряжения с насыпью;

- патрульная снегоочистка дорог.

Зимой расчистка снега на дорогах осуществляется до асфальта. В связи с очень большим объемом снега во время уборки, вместе с нижним образовавшимся слоем льда срезают асфальт, разбивается дорожное полотно. Кроме того, лед срезается иногда экскаватором, и от зубьев остаются глубокие борозды, которые со временем при режиме замерзания и оттаивания воды ведет к разрушению асфальтового покрытия. При такой расчистке снега повреждаются бордюры. Это ведет к серьезным экономическим потерям.

Проверка качества выполнения работ осуществляется по согласованному графику, с составлением итогового акта оценки качества содержания муниципальных автодорог в соответствии с утвержденными критериями.

Основной проблемой дорожного хозяйства городского округа «Охинский» является высокая доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, не соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям.

Одной из основных причин несоответствия технического состояния автомобильных дорог общего пользования местного значения современным условиям является ежегодно накапливающийся «недоремонт» существующей сети автомобильных дорог общего пользования местного значения, а также недостаточная степень ее развития. В сложившихся условиях проезд на автомобильных дорогах общего пользования местного значения поддерживается только благодаря мерам по их содержанию.

Отсюда вытекают сопутствующие проблемы в области дорожного хозяйства:

- низкая пропускная способность улиц и перекрестков;
- смешение различных типов транспортных средств в одном потоке (общественный транспорт, легковой, грузовой и др.);
- рост доли тяжелого грузового транспорта в составе транспортных потоков;
- недостаточно развитая система парковок;
- огромные издержки в результате негативного воздействия внешних транспортных факторов (перегруженность, аварийность, отрицательное воздействие окружающей среды).

Основу УДС городского округа «Охинский» составляют улицы и дороги, по которым осуществляется движение пассажирского, грузового, легкового и других видов транспорта.

К негативным факторам, влияющим на состояние автомобильных дорог общего пользования местного значения, можно отнести:

- недостаточный вывоз снега с автомобильных дорог общего пользования местного значения в зимний период, что приводит к усиленному воздействию агрессивных талых вод на элементы дороги;

- несоблюдение правил производства земляных работ при ремонтах и прокладках различных коммуникаций;

- отсутствие должного инженерного обустройства дорог (ливневой канализации, уклонов дорожного полотна);

- несогласованность действий соответствующих служб (предприятий) при производстве работ на дорогах.

Реализуемые в последние годы мероприятия по улучшению дорожно-транспортной ситуации велись по следующим направлениям:

- ограничение пропуска большегрузного транспорта на дорогах в период весенней распутицы;

- приобретение высокопроизводительной дорожной и уборочной техники;

- выполнение работ по обеспечению безопасности передвижения (устройство дорожных ограждений).

Изношенность наружных инженерных коммуникаций (водопровод, электрические кабели и др.) приводит к необходимости проведения ремонтных работ, постоянным раскопкам и разрушениям оснований и покрытий улиц.

На многих улицах требуется ремонт дорожного полотна, устранение «гребенки», колеиности, трещин, разломов, ремонт. Развитие улично-дорожной сети происходит недостаточными темпами.

Кроме того, на снижение уровня благоустройства городского округа «Охинский» влияют следующие факторы:

- Отсутствие сетей ливневой канализации;

- Высокая доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, городских дорог и проездов, не соответствующих нормативным требованиям;

- Недостаточное наружное освещение улиц и дворовых территорий, изношенность электрооборудования и линий наружного освещения.

Необходим системный подход к решению задач в области дорожного хозяйства, а также достаточное финансирование.

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

Функционирование транспортной инфраструктуры напрямую зависит от состава транспортных средств и уровня автомобилизации городского округа. Рост автомобильного парка в целом и значительное увеличение доли тяжеловесных транспортных средств приводят к повышению нагрузки на улично-дорожную сеть, преждевременному износу автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, повышению аварийности. Для соответствия транспортной инфраструктуры муниципального образования росту потребностей населения необходимо своевременное

решение задач определяемых в соответствии с тенденциями социально-экономического развития.

По данным ОГИБДД ОМВД России по городскому округу Охинский автомобильный парк в городском округе «Охинский» преимущественно состоит из легковых автомобилей, в подавляющем большинстве принадлежащих частным лицам. Количество транспортных средств представлено в таблице 4.

Оценка уровня автомобилизации в таблице 5.

Таблица 4

Количество транспортных средств в городском округе «Охинский»

Период	Количество транспортных средств, ед.
2012 г.	8493
2013 г.	8597
2014 г.	8783
2015 г.	8450
2016 г.	7605
8 мес. 2017 г.	7805

В целом, за предыдущие 5 лет отмечается спад количества транспортных средств, доленое изменение состава отражено на рисунок 8.

Рисунок 8

Изменение состава транспортных средств в городском округе «Охинский»

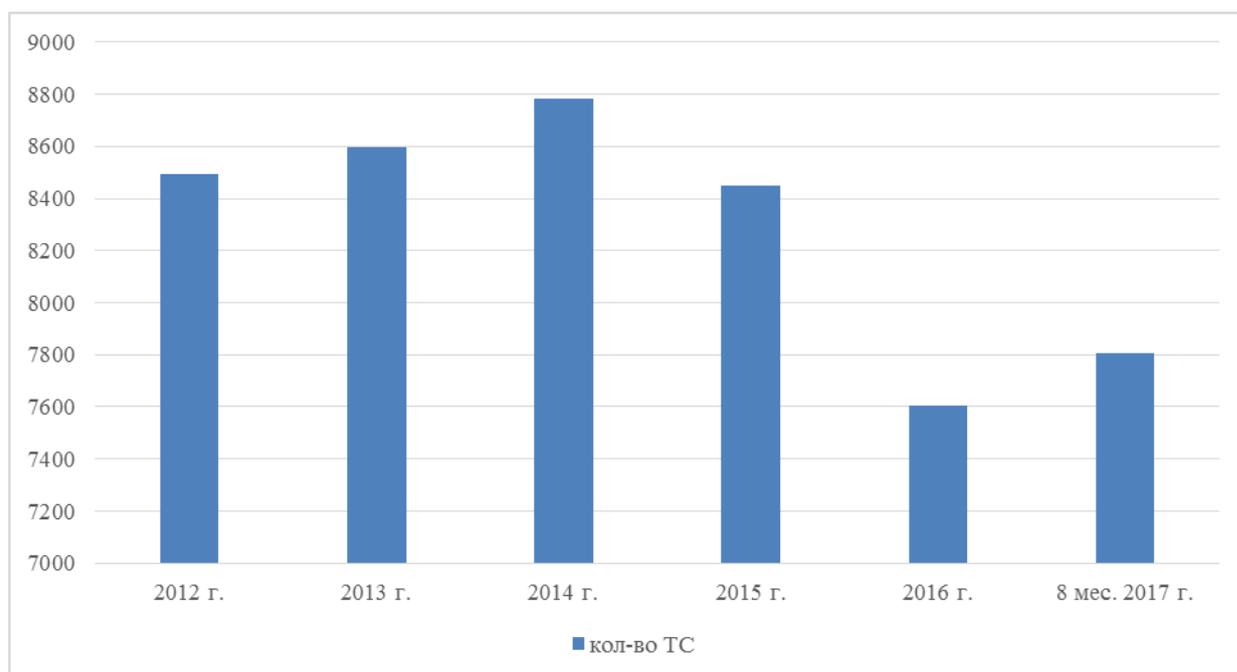


Таблица 5

Оценка уровня автомобилизации

№	Показатели	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	01.08. 2017 г.
1	Количество автомобилей, ед.	8493	8597	8783	8450	7605	7805
2	Уровень автомобилизации, ед./1000 чел.	380	394	409	399	361	341
3	Изменение уровня автомобилизации, %		103,68	103,81	97,56	90,48	94,46

В индивидуальной жилой застройке хранение автотранспорта осуществляется на приусадебных участках. Данного количества мест хранения недостаточно для обеспечения необходимой потребности. Количество автомобилей, которое необходимо обеспечить местами постоянного хранения в соответствии с текущим уровнем автомобилизации составляет 7805 единиц.

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

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

На некоторых парковочных местах возле общественных зданий для автомобилей маломобильных групп населения определены места с установкой дорожных знаков ПДД 8.17 «Инвалиды», 6.4 «Парковка (парковочное место)».

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

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

Для достижения данной цели необходимо выполнение следующих условий:

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

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

На многих социально-значимых объектах отсутствуют пандусы для маломобильных групп населения.

1.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока

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

Пассажирские перевозки в городском округе «Охинский» осуществляются муниципальными автобусами общего пользования, индивидуальным транспортом по лицензиям на перевозки, личным автотранспортом и маршрутными такси.

Пассажирские перевозки автомобильным транспортом в пределах городского округа осуществляет МУП «ОхаАвтоТранс». Регулярные автоперевозки по маршруту Оха-Ноглики и обратно выполняет ООО «Охинское ПАТП».

По данным предприятий за 2016 год перевезено 129,2 тыс. пассажиров или 121,5% к уровню 2015 года. По оценке 2017 года объем перевозки пассажиров составит 131 тыс. человек (101,4% к уровню 2016 года). В прогнозе объем пассажирских перевозок также будет расти и достигнет значения 135,7 тыс. человек.

Доля населения, проживающего в населенных пунктах, не имеющих регулярного автобусного сообщения с административным центром гор.округа (муниц.района), в общей численности населения гор.округа (муниц.района) составила:

- в 2014 г. – 0,65 %;
- в 2015 г. – 0,38 %;
- в 2016 г. – 0,37 %.

Постановлением главы муниципального образования городской округ «Охинский» от 21.07.2016 г. №523 утвержден Реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в муниципальном образовании городской округ «Охинский». В него входят 6 маршрутов:

Городские:

№1 г. Оха – п. Геологов;

№2 Охинская ЦРБ – Дамир.

Пригородные:

№128 г. Оха – с. Восточное;

№129 г. Оха – п. Тунгор;

№149 г. Оха – Аэропорт (дачи);

№179/180 г. Оха – с. Москальво – с. Некрасовка.

Более подробные сведения представлены в таблице ниже.

Подвоз школьников от места проживания к месту учебы и обратно осуществляется по маршрутам, представленным в таблице 6.

Таблица 6

№ п/п	Наименование маршрута	Количество перевозимых школьников	Расстояние перевозки, км.	Марка автобуса, год выпуска, рег. Номер	Собственник ТС
1	ЦРБ-МБОУ ОШ №4	65	4,3	ПАЗ-32053-70 2013 г.в. М347ОН65; ПАЗ-3206-110-70 2013 г.в. М150ОН65; ГАЗ-322171 2012 г.в. М282НР65	МКУ «ЦСО»
2	С. Эхаби-МБОУ СОШ №5	3+19(город)	16,3	ПАЗ-3206-110-70 2008 г.в. К470СХ65	МБОУ СОШ №5
3	С. Москальво МБОУШИ с. Некрасовка	5	11	ПАЗ-3206-110-70 2012 г.в. М298НР65; ПАЗ-3206-110-70 2008 г.в. К369СХ65	МБОУШИ с. Некрасовка
	ИТОГО	92			

На каждый школьный автобусный маршрут разработаны и утверждены паспорта. Проведены обследования школьных автобусных маршрутов.

Таблица 7

Перечень регулярных автобусных маршрутов муниципального образования городской округ «Охинский»

Регистрационный номер маршрута	Порядковый номер маршрута	Наименование поселения в границах которого расположен начальный остановочный пункт	Наименование поселения в границах которого расположен конечный остановочный пункт	Наименование промежуточных остановочных пунктов, или наименование поселений, в границах которых расположены промежуточные остановочные пункты в прямом направлении	Наименование промежуточных остановочных пунктов, или наименование поселений в границах которых расположены промежуточные остановочные пункты в обратном направлении (заполняется, если пути следования ТС в прямом и обратном направлениях не совпадают)	Улицы и автомобильные дороги в прямом направлении	Улицы и автомобильные дороги в обратном направлении (заполняется, если пути следования транспортных средств в прямом и обратном направлениях не совпадают)	Протяженность, км	Порядок посадки и высадки пассажиров	Дата начала перевозок, в соответствии с договором	Вид регулярных перевозок
1	149	г.Оха	Аэропорт	ЦРБ.		Ул.Карла		28,8	только в	01.01.2016	регуляр

			(дачи)		Маркса		установл енны х остановоч ных пунктах и по требован ию	Договор № 1-1/11 от 01.01.2016 г.	ные перевоз ки по регуляр ным тари фам
			м-н Березка		ул.Дзержинског о				
			Дзержинского, 37		ул. Красноармейск а я				
			м-н Пионер		ул. Вокзальная				
			Гараж СУМР (по требованию)		ул. Невельского				
			ул.Вокзальная (ДЭМ по требованию)		ул. Промысловая				
			Каротажка (по требованию)		Автодорога ОхаЮжно- Сахалинск				
			ВНС оз.Медвежье (по требованию)						
			пов. с.Эхаби (по требованию)						
			бывшая ПНБ (по требованию)						
			старый Аэропорт (по требованию)						
			Аэропорт						

2	129	г.Оха	пос.Тунгор	Зал ожидания	с.Тунгор (центр)	ул.Дзержинского	Автодорога Южно-Сахалинск-Оха	64,6	только в установленных остановочных пунктах и по требованию	01.01.2016 Договор № 1-1/11 от 01.01.2016 г.	регулярные перевозки по регулируемым тарифам
				ул.Вокзальная СУМР (по требованию)	с.Тунгор (по требованию)	ул. Красноармейская	ул. Промысловая				
				ул.Вокзальная (ДЭМ по требованию)	с.Озерное	ул. Вокзальная	ул. Невельского				
				Каротажка (по требованию)	старый Аэропорт (по требованию)	ул. Невельского	ул. Вокзальная				
				ВНС оз.Медвежье (по требованию)	бывшая ПНБ (по требованию)	ул. Промысловая	ул. Красноармейская				
				пов. с.Эхаби (по требованию)	пов. с.Эхаби (по требованию)	Автодорога ОхаЮжно-Сахалинск	ул.Дзержинского				
				бывшая ПНБ (по требованию)	ВНС оз.Медвежье (по требованию)		ул.Карла Маркса				
				старый Аэропорт (по требованию)	Каротажка (по требованию)						

				с.Озерное	ул.Вокзальная (ДЭМ по требованию)						
				с.Тунгор (по требованию)	ул.Вокзальная СУМР (по требованию)						
				с.Тунгор (центр)	Зал ожидания						
					школа №7 (по требованию)						
					ЦРБ (по требованию)						
3	128	г.Оха	с.Восточное	Зал ожидания	с.Восточное	ул. Дзержинского	Автодорога Южно-Сахалинск-Оха	56,8	только в установленных остановочных пунктах и по требованию	01.01.2016 Договор № 1-1/11 от 01.01.2016 г.	регулярные перевозки по регулируемым тарифам
				Гараж СУМР (по требованию)	с.Эхаби	ул. Красноармейская	ул. Промысловая				
				ул.Вокзальная (ДЭМ по требованию)	пов. с.Эхаби (по требованию)	ул. Вокзальная	ул. Невельского				
				Каротажка (по требованию)	ВНС оз.Медвежье (по требованию)	ул. Невельского	ул. Вокзальная				
				ВНС оз.Медвежье (по требованию)	Каротажка (по требованию)	ул. Промысловая	ул. Красноармейская				

				требованию)			я				
				пов. с.Эхаби (по требованию)	ул.Вокзальная (ДЭМ по требованию)	Автодорога ОхаЮжно-Сахалинск	ул.Дзержинского				
				с.Эхаби	Гараж СУМР (по требованию)		ул.Карла Маркса				
				с.Восточное	Зал ожидания						
					м-н Березка						
					ЦРБ						
4	179/180	г.Оха	с.Москальво	ЦРБ.	С.Москальво	ул.Карла Маркса					
				м-н Березка	с.Некрасовка	ул.Дзержинского					
				м-нСтроймаркет	старая Некрасовка	ул. Красноармейская					
				СиамМастер (по требованию)	стела с.Некрасовка (по требованию)	ул. Вокзальная					
				ВНС (по требованию)	пов.нас.Некрасовка (по требованию)	ул. Невельского					
				с.Лагури	с.Лагури	ул. Промысловая					
				пов.нас.Некрасовка (по	ВНС (по требованию)	Автодорога					
								112,8	только в установленных остановочных пунктах и по требованию	01.01.2016 Договор № 1-1/11 от 01.01.2016 г.	регулярные перевозки по регулируемым тарифам

				требованию)		ОхаЮжно-Сахалинск					
				стела с.Некрасовка (по требованию)	СиамМастер (по требованию)						
				с.Некрасовка	м-н Пионер						
				старая Некрасовка	м-н Еда						
				с.Москальво	школа №7						
					ЦРБ						
5	1	г.Оха	п.Геологов	п.Геологов (ул. Геофизиков)		ул.Дзержинского					
				ул.Октябрьская (по требованию)		ул.Карла Маркса					
				Факел (по требованию)		ул.Ленина					
				м-н Второй (по требованию)		Межквартальный проезд					
				ХЭГ (по требованию)		60 лет СССР					
				ул.Блюхера 30 (по требованию)		ул.Блюхера					
				СберБанк		ул.Ленина					
				рынок Харбин (по требованию)		ул.Красных Партизан					
				ДОУ		ул.Дзержинского					
								7,6	только в установленных остановочных пунктах и по требованию	01.01.2016 Договор № 1-1/11 от 01.01.2016 г.	регулярные перевозки по регулируемым тарифам

				«Родничок» (по требованию)		о						
				м-н Пионер		ул.Карла Маркса						
				ул.Дзержинск ого 37		ул.Ленина						
				м-н Еда								
				школа №7 СОК «Дельфин»								
				Охинская ЦРБ (по требованию)								
				Охинская ЦРБ								
				м-н Солнышко (по требованию)								
				Факел (по требованию)								
				ул.Октябрьска я (по требованию)								
				п.Геологов (ул. Геофизиков)								
6	2	Охинская ЦРБ	Дамир	Охинская ЦРБ	Дамир маг.№15	ул.Карла Маркса	ул. имени Крупской	12,0	только в установл енны х останово чных пунктах и	01.01.2016	регуляр ные перевоз ки по регуляр ным тарифам	
				м-н Березка	Школа №4	ул.Дзержинског о	ул. Школьная					
				ул.Дзержинск ого 37	ОМЗ (по требованию)	ул. Красноармейск а	ул.Дзержин ского			Договор № 1-1/11 от		

						я			по требован ию	01.01.2016 г.	
				м-н Пионер	ЗЖБИ (по требованию)	ул. Вокзальная	ул. Комсомоль ская				
				СУМР (по требованию)	м-н Пионер	ул. Невельского	ул.Блюхера				
				ул.Вокзальная (ДЭМ по требованию)	гостиница «Империя»	ул. имени Крупской	ул.Карла Маркса				
				ул. Невельского (по требованию)	школа №7						
				24 участок	СОК «Дельфин»						
				ул.Школьная	Охинская ЦРБ						
				Лесхоз							
				Дамир маг.№15							

Таблица 8

Сведения о перевозчике

Регистрационный номер маршрута	Порядковый номер маршрута	Наименование перевозчика (ФИО.)	Идентификационный номер налогоплательщика (ИНН)	Фактический адрес перевозчика (только для юридических лиц)
--------------------------------	---------------------------	---------------------------------	---	--

1	149	МУП «ОхаАвтоТранс»	1106506000061	Сахалинская область г.Охаул.Комсомольская 49
2	129	МУП «ОхаАвтоТранс»	1106506000061	Сахалинская область г.Охаул.Комсомольская 49
3	128	МУП «ОхаАвтоТранс»	1106506000061	Сахалинская область г.Охаул.Комсомольская 49
4	179/180	МУП «ОхаАвтоТранс»	1106506000061	Сахалинская область г.Охаул.Комсомольская 49
5	1	МУП «ОхаАвтоТранс»	1106506000061	Сахалинская область г.Охаул.Комсомольская 49
6	2	МУП «ОхаАвтоТранс»	1106506000061	Сахалинская область г.Охаул.Комсомольская 49

Таблица 9

Сведения о транспортных средствах используемых для перевозки пассажиров

Регистрационный номер маршрута	Порядковый номер маршрута	Автобусы					Экокласс
		Особо малый класс	Малый класс	Средний класс	Большой класс	Особо большой класс	
1	149		1				любой
2	129		1				любой
3	128		1				любой
4	179/180		1				любой
5	1		1				любой
6	2		1				любой

Таблица 10

Реестр разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, выданных администрацией муниципального образования городской округ «Охинский»

дата включения в Реестр сведений о выданном разрешении	данные о юридическом лице/индивидуальном предпринимателе держателе разрешения, ИНН	место государственной регистрации юридического лица или индивидуального предпринимателя (муниципальное образование)	серия разрешения	номер разрешения	дата выдачи разрешения	марка, модель, государственный регистрационный знак транспортного средства	срок действия разрешения
21.04.2014	ИП Рубцова Оксана Александровна ИНН 650600009726	городской округ «Охинский»	65	000001	21.02.2014	Toyota Land Cruiser K624KC65	21.04.2014-21.04.2019
21.04.2014	ИП Слободян Андрей Владимирович ИНН 650600111631	городской округ «Охинский»	65	000002	21.04.2014	Toyota Sprinter Carib B217TM65	21.04.2014-21.04.2019
21.04.2014	ИП Слободян Андрей Владимирович ИНН 650600111631	городской округ «Охинский»	65	000003	21.04.2014	Toyota Sprinter Carib M741AH65	21.04.2014-21.04.2019
21.04.2014	ИП Слободян Андрей Владимирович ИНН 650600111631	городской округ «Охинский»	65	000004	21.04.2014	Mitsubishi L200 M667BK65	21.04.2014-21.04.2019
21.04.2014	ИП Рубцова Оксана Александровна ИНН	городской округ «Охинский»	65	000005	21.04.2014	Toyota Mark II M873KY65	21.04.2014-21.04.2019

	650600009726						
21.04.2014	ИП Рубцова Оксана Александровна ИНН 650600009726	городской округ «Охинский»	65	000006	21.04.2014	Mitsubishi Pajero K616HK65	21.04.2014-21.04.2019
22.04.2014	ИП Слободян Андрей Владимирович ИНН 650600111631	городской округ «Охинский»	65	000007	22.04.2014	Nissan Laurel M082AC65	21.04.2014-21.04.2019
29.04.2014	ИП Слободян Андрей Владимирович ИНН 650600111631	городской округ «Охинский»	65	000008	29.04.2014	Toyota Sprinter Carib M120PB65	29.04.2014-29.04.2019
29.05.2014	ИП Старчеус Вероника Владимировна ИНН 650600180561	городской округ «Охинский»	65	000009	29.05.2014	Toyota Vista M894EM 65	29.04.2014-29.04.2019
29.05.2014	ИП Елчиев Ровшан Халид-Оглы ИНН 650600001614	городской округ «Охинский»	65	000010	29.05.2014	Toyota Caldina M24TB65	29.04.2014-29.04.2019
29.05.2014	ИП Елчиев Ровшан Халид-Оглы ИНН 650600001614	городской округ «Охинский»	65	000011	29.05.2014	Daihatsu Terios M562AE65	29.04.2014-29.04.2019
10.10.2014	ИП Ковязова Светлана Вячеславовна ИНН 650602151100	городской округ «Охинский»	65	000012	10.10.2014	Toyota Corolla M290AY65	10.10.2014-10.10.2019
10.10.2014	ИП Ковязова Светлана Вячеславовна ИНН 650602151100	городской округ «Охинский»	65	000013	10.10.2014	Nissan AD M805EA65	10.10.2014-10.10.2019
10.10.2014	ИП Ковязова Светлана Вячеславовна ИНН	городской округ «Охинский»	65	000014	10.10.2014	Toyota Land Cruiser	10.10.2014-10.10.2019

	650602151100					M309EO65	
10.10.2014	ИП Ковязова Светлана Вячеславовна ИНН 650602151100	городской округ «Охинский»	65	000015	10.10.2014	Toyota Corona M574BK65	10.10.2014- 10.10.2019
10.10.2014	ИП Ковязова Светлана Вячеславовна ИНН 650602151100	городской округ «Охинский»	65	000016	10.10.2014	Toyota Caldina M354EK65	10.10.2014- 10.10.2019
28.07.2015	ИП Морозов Павел Борисович ИНН 650601301145	городской округ «Охинский»	65	000017	27.07.2015	Toyota Land Cruiser Prado B815EP65	28.07.2015- 28.07.2020
28.10.2015	ИП Сеница Андрей Михайлович ИНН 650600382600	городской округ «Охинский»	65	000018	27.10.2015	Toyota Land Cruiser Prado B313XT65	28.07.2015- 28.10.2020
19.04.2016	ИП Елчиев Ровшан Халид-Оглы ИНН 650600001614	городской округ «Охинский»	65	000019	19.04.2016	Toyota Gaia M557EP65	19.04.2016- 19.04.2021
08.02.2017	ИП Елчиев Ровшан Халид-Оглы ИНН 650600001614	городской округ «Охинский»	65	000020	08.02.2017	Suzuki Swift M915CB65	08.02.2017- 07.02.2022
21.02.2017	ИП Черненко Александр Иванович ИНН 650600541507	городской округ «Охинский»	65	000022	21.02.2017	Toyota Sprinter Carib M957TE65	21.02.2017- 21.02.2022
21.02.2017	ИП Черненко Александр Иванович ИНН 650600541507	городской округ «Охинский»	65	000024	21.02.2017	Toyota Corona M391HP65	21.02.2017- 21.02.2022
21.02.2017	ИП Черненко Александр Иванович ИНН	городской округ «Охинский»	65	000026	21.02.2017	Toyota Caldina M449HP65	21.02.2017- 21.02.2022

	650600541507						
10.03.2017	Доценко Алексей Александрович ИНН 272327616426	городской округ «Охинский»	65	000028	10.03.2017	Toyota RAV 4 K229XE65	1 0.03.2017- 10.03.2022
02.03.2017	ИП Черненко Александр Иванович ИНН 650600541507	городской округ «Охинский»	65	000029	02.03.2017	Toyota Sprinter M995KC65	02.03.2017- 01.03.2022
02.03.2017	ИП Черненко Александр Иванович ИНН 650600541507	городской округ «Охинский»	65	000030	02.03.2017	Toyota Caldina B 311 PM 65	02.03.2017- 01.03.2022
02.03.2017	ИП Черненко Александр Иванович ИНН 650600541507	городской округ «Охинский»	65	000031	02.03.2017	Toyota Caldina K090XE65	02.03.2017- 01.03.2022
10.03.2017	Доценко Алексей Александрович ИНН 272327616426	городской округ «Охинский»	65	000032	10.03.2017	Toyota Sprinter K309PT 65	10.03.201 710.03.2022
10.03.2017	Доценко Алексей Александрович ИНН 272327616426	городской округ «Охинский»	65	000033	10.03.2017	Toyota Sprinter K804EP65	10.03.201 7- 10.03.2022
06.04.2017	Доценко Алексей Александрович ИНН 272327616426	городской округ «Охинский»	65	000035	06.04.2017	Toyota Sprinter Carib M741AH65	06.04.2017- 06.04.2022
06.04.2017	Доценко Алексей Александрович ИНН 272327616426	городской округ «Охинский»	65	000036	06.04.2017	Toyota Sprinter M749CB65	06.04.2017- 06.04.2022
06.04.2017	Доценко Алексей Александрович ИНН	городской округ «Охинский»	65	000037	06.04.2017	Toyota Corolla B611EB65	06.04.2017- 06.04.2022

	272327616426						
06.04.2017	Доценко Алексей Александрович ИНН 272327616426	городской округ «Охинский»	65	000038	06.04.2017	Toyota Carina M564BE65	06.04.2017- 06.04.2022
06.04.2017	Доценко Алексей Александрович ИНН 272327616426	городской округ «Охинский»	65	000039	06.04.2017	Nissan Wingroad M186PB65	06.04.2017- 06.04.2022
06.04.2017	ИП Черненко Александр Иванович ИНН 650600541507	городской округ «Охинский»	65	000040	05.04.2017	Toyota Vista M061HE65	06.04.2017- 06.04.2022
06.04.2017	ИП Черненко Александр Иванович ИНН 650600541507	городской округ «Охинский»	65	000041	05.04.2017	Toyota Land Cruiser Prado M464OH65	06.04.2017- 06.04.2022
06.04.2017	ИП Черненко Александр Иванович ИНН 650600541507	городской округ «Охинский»	65	000042	05.04.2017	Toyota Sprinter M996KC65	06.04.2017- 06.04.2022
28.04.2017	ИП Лихолат Андрей Аркадьевич ИНН 650600120153	городской округ «Охинский»	65	000044	28.04.2017	Mitsubishi Delica M258CP65	28.04.2017- 28.04.2022

1.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Для передвижения пешеходов в городе Оха предусмотрены тротуары преимущественно с усовершенствованным покрытием. В остальных населенных пунктах городского округа тротуары отсутствуют.

Общая протяженность тротуаров составляет 13,55 км. Характеристика тротуарной сети представлена в таблице 11.

Таблица 11

Характеристика тротуарной сети села Оха

Адрес	Протяженность (м.)
Ленина	2200
Никитюка	900
Цапко	500
Карла Маркса	2600
Дзержинского	2200
Советская	900
Блюхера	1100
60 лет СССР	500
Комсомольская	1300
Победы	300
Цапко (от Советская до ул. Охотская)	350
Красных Партизан (от ул. Дзержинского до ул. Блюхера)	400
Красноармейская (обочина)	300
Итого	13550

В связи с тем, что состояние тротуаров находится в неудовлетворительном состоянии, до окончания срока действия Программы предлагается ремонт данных объектов как минимум 1,5 км. в год.

В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы регулируемые и нерегулируемые пешеходные переходы. Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории г. Оха не предусмотрены.

Передвижения пешеходов не на всех улицах города отвечают параметрам, предусмотренными нормативными документами. На многих магистральных улицах и улицах местного значения отсутствуют организованные пешеходные переходы, в том числе и в разных уровнях.

Ширина существующих тротуаров не везде соответствует интенсивности движения пешеходов, на некоторых улицах они и вовсе отсутствуют.

На сегодняшний день велотранспортная инфраструктура в городском округе «Охинский» развита слабо. Движение велосипедистов неупорядоченно, отсутствуют велодорожки. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями правил дорожного движения по дорогам общего пользования. Это ведет к возникновению конфликтных ситуаций между велосипедистами и другими участниками дорожного движения, снижению безопасности передвижения пешеходов и повышению нагрузки на улично-дорожную сеть.

Строительство велосипедных дорожек в муниципальном образовании не рационально, в связи с малочисленностью населения, кроме города Оха.

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

Важным фактором, влияющим на состояние сооружений и коммуникаций автомобильного транспорта является организация движения грузовых транспортных средств.

Движение грузовых транспортных средств на территории муниципального образования городской округ «Охинский» 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 Муниципальное унитарное предприятие «Охинское автотранспортное предприятие» муниципального образования городской округ «Охинский».

В соответствии с техническим заданием протяженность обслуживаемой сети дорог общего пользования – 38,855 км, тротуаров – 13,55 км. Основная цель проводимых работ – обеспечение в период действия муниципального контракта надлежащего уровня содержания объектов (Согласно Постановления Правительства Сахалинской области «Об утверждении Порядка проведения оценки уровня содержания автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Сахалинской области» от 6 января 2015 года № 19) на автомобильной дороге общего пользования местного значения, а также снижения уровня дорожно-транспортных происшествий, сопутствующими условиями которых явились неудовлетворительные дорожные условия.

Основные требования к содержанию улично-дорожной сети:

- обеспечение безопасности населения;
- уменьшение количества ДТП на дорогах городского округа;
- выполнение мероприятий по охране окружающей среды;
- выполнение мероприятий, направленных на обеспечение сохранности муниципальной собственности;

- технология и режимы производства уборочных работ на проезжей части улиц и проездов должны обеспечить беспрепятственное и безопасное движение транспортных средств, пешеходов, и проводится в ночное время.

- обеспечение выполнения мероприятий по подготовке к общегородским праздникам.

Муниципальным заданием предусмотрена периодичность уборки автомобильных дорог местного значения согласно технической классификации автомобильных дорог. В соответствии с муниципальным заданием производятся работы по распределению противогололедных материалов, очистке покрытия и обочин от снега (в том числе автобусных остановок, пешеходных переходов, заездных карманов, тротуаров), вывозу снега, очистке дорожных покрытий от мусора, уборке противогололедного материала, грейдированию, обслуживанию дорожных знаков, разметки, текущего ремонта.

За предыдущие годы был установлен недостаточный вывоз снега с автомобильных дорог общего пользования местного значения в зимний период, что приводило к усиленному воздействию агрессивных талых вод на элементы дороги.

В городском округе «Охинский» широкое распространение получил механический способ зимнего содержания дорожных покрытий, основанный на разрушении снежно-ледяных отложений рабочими органами уборочных машин. Механический метод эффективно используется для удаления метелевых отложений, рыхлого свежеснежавшего снега или снега с ПГМ, предотвращающими его уплотнение. При этом используются автогрейдеры и другие машины. Однако рабочие органы этих машин конструктивно не приспособлены для разрушения прочных снежно-ледяных отложений (плотностью $\rho = 0,6-0,9$ г/см³, пределом прочности на сжатие $\sigma = 2,5-2,8$ МПа, толщине слоя $h \leq 100$ мм), что ограничивает область применения этого способа, более экономичного и экологически чистого, чем химический. Кроме того, в связи с очень большим объемом снега во время уборки, вместе с нижним образовавшимся слоем льда срезается асфальт, разбивается дорожное полотно. Следы от зубьев машин оставляют глубокие борозды, которые со временем при режиме замерзания и оттаивания воды ведут к разрушению асфальтового покрытия. При такой расчистке снега повреждаются и бордюры.

Поэтому, в настоящее время является актуальной задача выбора способов, средств и методов, обеспечивающих нормативное значение содержания зимних дорог и оказывающие при этом минимальное негативное воздействие на окружающую среду и человека.

Наиболее оперативными и высокоэффективными являются химические методы разрушения снега и льда, широко применяющиеся в практике зимнего содержания автомобильных дорог в различных странах. Они предусматривают использование определенных химических противогололедных материалов (ПГМ) для удаления или предотвращения образования скользкости на дорожном покрытии.

Ограничения применения химических ПГМ следующие:

- не допускается образование свободных растворов расплавленного снега вследствие воздействия на него ПГМ;
- запрещается применение технической соли и жидкого хлористого кальция в качестве ПГМ на тротуарах, посадочных площадках остановок городского пассажирского транспорта, в парках, скверах, дворах и прочих пешеходных и озелененных зонах;
- запрещается применять хлориды в водоохраных зонах рек и водоемов, а также у источников хозяйственного и питьевого водоснабжения.

Наиболее перспективными способами снижения степени вредного воздействия химических ПГМ на окружающую среду и человека, по мнению авторов, являются следующие:

- назначение к использованию при зимнем содержании дорожных покрытий современных химических ПГМ с более высокими экологическими характеристиками. Такое назначение должно основываться на результатах систематического детального анализа ПГМ, предлагаемых сегодня разными производителями в широком ассортименте;
- использование ПГМ при зимнем содержании дорожных покрытий не в чистом виде, а в смеси с фрикционными материалами;
- совершенствование конструкций рабочих органов уборочных машин с целью обеспечения такими рабочими органами высокоэффективное разрушение прочных снежно-ледяных отложений на дорожных покрытиях механическим способом.

В перспективе использование при зимнем содержании дорожных покрытий современных экологически безопасных химических ПГМ, смесей этих ПГМ с фрикционными материалами при реализации химико-фрикционного способа зимнего содержания, а также создание высокоэффективных рабочих органов уборочных машин для механического разрушения снежно-ледяных отложений на дорожных покрытиях позволят существенно снизить степень негативного воздействия химически активных реагентов и абразивных материалов на дорожные покрытия, окружающую среду и человека.

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

1.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения

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

Увеличение парка транспортных средств при снижении объемов строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог, недостаточном финансировании по содержанию автомобильных дорог привели к ухудшению условий движения. Обеспечение безопасности дорожного движения на улицах и автомобильных дорогах городского поселения, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижение тяжести их последствий является на сегодня одной из актуальных задач.

Таблица 12

Аварийность на территории городского округа «Охинский»

Показатель	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	8 мес. 2017 г.
Кол-во ДТП	21	16	12	5	4	7
Число погибших	7	1	4	2	1	2
С телесными повреждениями	39	23	20	3	7	5
С материальным ущербом	101	122	99	66	56	13

В результате дорожно-транспортных происшествий экономике городского округа «Охинский» наносится значительный ущерб.

Основными видами дорожно-транспортных происшествий в городском округе «Охинский» являются наезды на пешехода, препятствие и стоящее транспортное средство, а также столкновения и опрокидывания транспортных средств. Свыше трех четвертей всех дорожно-транспортных происшествий связаны с нарушениями Правил дорожного движения Российской Федерации водителями транспортных средств. Около трети всех происшествий связаны с неправильным выбором скорости движения. Вследствие выезда на полосу встречного движения регистрируется около 20 процентов дорожно-транспортных происшествий. Почти каждое седьмое дорожно-транспортное происшествие совершил водитель, находившийся в состоянии опьянения, каждое шестое - не имевший права на управление транспортным средством. Удельный вес дорожно-транспортных происшествий с участием водителей транспортных средств, принадлежащих физическим

лицам, превышает 80 процентов всех происшествий, связанных с несоблюдением водителями требований безопасности дорожного движения.

Наиболее многочисленной и самой уязвимой группой участников дорожного движения являются пешеходы. За последние 7 лет количество пешеходов, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, составляет 9 чел. - 34 процентов от числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях.

Для снижения аварийности сотрудниками ОГИБДД ОМВД России по городскому округу Охинский 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:

1. В связи с увеличением автотранспорта необходимо установить видеонаблюдение на центральных улицах города.

2. 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.

3. Систематически освещать работу подразделения ОГИБДД 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.

Адреса концентрации ДТП:

1. ул. Карла-Маркса - от ул. Блюхера до ул. 50 лет Октября;
2. ул. Дзержинского - от ул. Советская до ул. Комсомольская;
3. ул. Карла-Маркса - от ул. Ленина до ул. Блюхера;
4. ул. Комсомольская - от ул. Дзержинского до ул. Ленина;
5. ул. Вокзальная - от ул. Красноармейская до поворота на ЦДН № 2;
6. ул. Дзержинского - от ул. Советская до ул. Красных Партизан.

Основная часть ДТП зарегистрирована на участках улично-дорожной сети, характеризующейся наибольшей интенсивностью движения транспорта и пешеходов, на пересечениях улиц, на светофорных объектах, в местах крупных скоплений транспорта, на участках с ограниченной видимостью.

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.

С учетом изложенного, можно сделать вывод об актуальности и обоснованной необходимости продолжения работы в области обеспечения безопасности дорожного движения в рамках Программы.

Реализация Программы позволит:

- установить необходимые виды и объемы дорожных работ,
- обеспечить безопасность дорожного движения;
- сформировать расходные обязательства по задачам, сконцентрировав финансовые ресурсы на реализации приоритетных задач.

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 учёта экологических требований:

1) Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания (ДВС) содержат около 200 компонентов. Углеводородные соединения отработавших газов, наряду с токсическими свойствами, обладают канцерогенным действием (способствуют возникновению и развитию злокачественных новообразований). Таким образом, развитие транспортной инфраструктуры без учёта экологических требований существенно повышает риски увеличения смертности от раковых заболеваний среди населения.

2) Отработавшие газы бензинового двигателя с неправильно отрегулированным зажиганием и карбюратором содержат оксид углерода в количестве, превышающем норму в 2-3 раза. Наиболее неблагоприятными режимами работы являются малые скорости и «холостой ход» двигателя. Это проявляется в условиях большой загруженности на дорогах.

3) Углеводороды под действием ультрафиолетового излучения Солнца 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.

4) Большую опасность представляет также свинец и его соединения, входящие в состав этиловой жидкости, которую добавляют в бензин.

5) 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.

6) Автотранспортные средства отечественного производства не удовлетворяют современным экологическим требованиям. В условиях быстрого роста автомобильного парка это приводит к еще большему возрастанию негативного воздействия на окружающую среду.

По данным Доклада об экологической ситуации и об охране окружающей среды в Сахалинской области в 2016 году, транспорт по-прежнему остается одним из самых крупных загрязнителей окружающей среды на территории Сахалинской области.

Воздействие транспорта на окружающую среду многообразно и проявляется, прежде всего, в постоянном загрязнении атмосферного воздуха и почв токсичными веществами отработанных газов транспортных двигателей. Почти стопроцентное содержание жидких и газообразных веществ в выбросах от автотранспорта приводит к формированию высокого уровня загрязнения атмосферного воздуха.

Обработка и обобщение данных о загрязнении атмосферы, а также оценка уровней загрязнения проводились в соответствии с РД 52.04.667-2005 «Документы о состоянии загрязнения атмосферы в городах для информирования государственных органов, общественности и населения. Общие требования к разработке, построению, изложению, содержанию».

Для оценки качества атмосферного воздуха использовались основные статистические показатели, характеризующие загрязнение атмосферы и рассчитанные для различного осреднения по времени и пространству:

- значения предельно допустимых концентраций (ПДК) являются основными характеристиками вредности веществ, содержащихся в воздухе;
- максимально разовые ПДК (ПДК_{м.р.}) относятся к случаям отбора проб в течение 20 минут, поэтому с ними сравниваются разовые величины концентраций;
- среднесуточные ПДК (ПДК_{с.с.}) длительного действия, с ними сравниваются среднемесячные и средние годовые величины измеряемых концентраций примесей;
- ИЗА (безразмерный) – комплексный индекс загрязнения атмосферы по пяти приоритетным веществам, определяющим состояние загрязнения атмосферы в городе (определяется как сумма единичных индексов загрязнения пяти приоритетных загрязнителей, приведенных к вредности диоксида серы);
- НП – наибольшая повторяемость превышения ПДК любым загрязняющим веществом в городе, выраженная в процентах;
- ПЗА – потенциал загрязнения атмосферы;
- стандартный индекс (СИ) – наибольшая измеренная в городе разовая концентрация любого загрязняющего вещества, деленная на соответствующую ПДК.

Уровень загрязнения атмосферного воздуха в населенных пунктах области определялся по максимальному значению одного из трех критериев: СИ, НП, ИЗА. При этом если ИЗА, СИ и НП попадают в разные категории, то степень загрязнения воздуха оценивается по ИЗА. Оценка уровней загрязнения атмосферного воздуха проводится по четырем категориям: низкий, повышенный, высокий и очень высокий.

Таблица 13

Показатель	Уровни загрязнения воздуха			
	I категория низкий (Н)	II категория повышенный (П)	III категория высокий (В)	IV категория очень высокий (ОВ)
СИ	0–1	2–4	5–10	>10

НП	0	1–19	20–49	≥50
ИЗА	0–4	5–6	7–13	≥14

Наблюдения проводятся на одной стационарной станции государственной службы наблюдений за состоянием окружающей среды. Станция расположена в жилом районе. Концентрации невелики, не превышают уровней соответствующих ПДК.

Средняя за год концентрация диоксида азота соответствует уровню 1,2 ПДК. Максимальная из разовых концентрация не превышает предельно допустимой величины.

Среднегодовая концентрация взвешенных веществ соответствует значению 0,6 ПДК. Максимальная из среднесуточных концентраций соответствует значению 4 ПДК, отмечена в июне. Наблюдения проводились только в период с июня по сентябрь, в остальное время года наблюдения проводить нецелесообразно, т. К. концентрации имеют нулевые значения (по наблюдениям прошлых лет).

За пятилетний период количество выбросов вредных веществ в атмосферу уменьшилось примерно на 20% вследствие фактического уменьшения выбросов на предприятиях непромышленных отраслей.

Загрязнение воздуха: не определено. Наблюдается увеличение среднегодовых концентраций диоксида серы и оксида углерода. В 2016 году зафиксировано значительное (более чем в 3 раза) увеличение СИ по сероводороду.

Для обеспечения требуемых гигиенических норм содержания в приземном слое атмосферы загрязняющих веществ, уменьшения отрицательного влияния источников загрязнения на население согласно СанПиН 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. В большинстве санитарно-защитных зон, установленных от производственных объектов, расположена жилая застройка, что является грубым нарушением действующего санитарно-гигиенического законодательства.

Санитарные разрывы от категорированных дорог в границах муниципального образования городского округа «Охинский» должны быть установлены в соответствии с требованиями п. 8.21 СП 42.13330.2011, в размерах:

для дорог II, III категории – 100 м (расстояние от бровки земляного полотна указанных дорог до жилой застройки); 50 м (расстояние от бровки земляного полотна указанных дорог до садово-дачной застройки);

для дорог IV категории – 50 м (расстояние от бровки земляного полотна указанных дорог до жилой застройки); 25 м (расстояние от бровки земляного полотна указанных дорог до садово-дачной застройки).

Со стороны жилой и общественной застройки поселений, садоводческих товариществ следует предусматривать вдоль дороги полосу зеленых насаждений шириной не менее 10 м.

Санитарные разрывы от гаражей и автостоянок на территории города Оха должны быть установлены в соответствии с требованиями табл. 7.1.1. СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 в размерах, указанных в таблице 14.

Таблица 14

Разрыв от сооружений для хранения легкового автотранспорта до объектов застройки городского округа «Охинский»

Объекты, до которых исчисляется разрыв	Расстояние, м				
	Открытые автостоянки и паркинги вместимостью, машино-мест				
	10 и менее	11 – 50	51 – 100	101 – 300	свыше 300
Фасады жилых домов и торцы с окнами	10	15	25	35	50
Торцы жилых домов без окон	10	10	15	25	35
Территории школ, детских учреждений, ПТУ, техникумов, площадок для отдыха, игр и спорта, детских	25	50	50	50	50
Территории лечебных учреждений стационарного типа, открытые спортивные сооружения общего пользования, места отдыха населения (сады, скверы, парки)	25	50	по расчетам	по расчетам	по расчетам

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 поселения, городского округа

Техническое обслуживание и ремонт личного автотранспорта осуществляется на территории гаражных кооперативов, а также на специализированных станциях технического обслуживания (далее СТО). Согласно п. 11.26 СП 42.13330.2011

«Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» следует проектировать из расчета 1 пост на 200 легковых автомобилей. При существующем уровне автомобилизации общая мощность СТО должна составлять 39 постов. С учетом перспективного развития городского округа необходимо предусмотреть организацию дополнительных СТО.

Заправка транспорта топливом осуществляется на автозаправочных станциях (далее АЗС). Согласно п. 11.27 СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» следует проектировать из расчета 1 топливо-раздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей. Исходя из количества легковых автомобилей на территории муниципального образования, общая мощность АЗС должна составлять 6 топливо-раздаточных колонок. Дополнительное размещение АЗС на территории города не требуется.

Дальнейшее развитие линий городского общественного транспорта в перспективе будет происходить по мере наращивания проектной магистральной УДС. Для повышения уровня комфорта и удобства общественного транспорта на территории муниципального образования необходимо обустройство посадочных площадок.

Анализ сложившегося положения дорожно – транспортной инфраструктуры позволяет сделать вывод о существовании на территории муниципального образования городского округа «Охинский» ряда недостатков транспортного обеспечения:

- загруженность центральных улиц города;
- отсутствие капитального покрытия на части второстепенных улиц;
- недостаточность обустройства улично-дорожной сети в соответствии с требованиями;
- низкий уровень обеспеченности оборудованными местами хранения автомобильного транспорта на внутридворовой территории.

Программой предусмотрены мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры, позволяющие создать законченную улично-дорожную сеть, обеспечивающую удобную и надежную транспортную связь жилой застройки с общественным центром и местами приложения труда.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса городского округа должны стать:

- устройство систем по регулированию уличного движения;
- формирование системы скоростного движения;
- планомерное увеличение протяжённости автодорог с твёрдым покрытием;
- внедрение системы мониторинга городского транспорта.

В перспективе предусматривается улучшение транспортного обслуживания как уже существующих, так и намечаемых районов городской застройки. Предусмотрены мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры, позволяющие создать законченную улично-дорожную сеть, обеспечивающую удобную и надежную транспортную связь жилой

застройки с общественным центром и местами приложения труда за счет решения основных задач:

- Реконструкция и благоустройство существующих автомобильных дорог местного значения;
- Капитальный ремонт и ремонт улично-дорожной сети в городе Охе и селах;
- Размещение объектов обслуживания автомобильного транспорта;
- Осуществление строительства гаражей для хранения личного легкового автотранспорта осуществляется в комплексе с жилыми домами на территории среднеэтажной и малоэтажной многоквартирной жилой застройки;
- Оборудование открытых стоянок для временного хранения автотранспорта предусматриваются в общественных центрах г. Оха;
- Капитальный ремонт тротуаров в городе Охе и в селах Москальво, Эхаби, Некрасовка, Восточный, Лагури, Тунгор;
- Устройство, реконструкция, капитальный ремонт уличного освещения;
- Реконструкция автомобильной дороги Южно-Сахалинск – Оха на участках км 771 + 500 – км 782, км 782 – км 796;
- Реконструкция аэродрома Оха, в т.ч. строительство взлетно-посадочной полосы;
- Асфальтирование и строительство тротуаров в г. Охе и поселках Москальво, Эхаби, Некрасовка, Восточный, Лагури, Тунгор.

В соответствии со схемой территориального планирования, предусмотрена реконструкция аэропортового комплекса Оха (реконструкция взлетно-посадочной полосы, перрона, объектов комплекса аэропорта).

С целью частичного решения проблем транспортной инфраструктуры разработана и утверждена муниципальная программа «Благоустройство и дорожное хозяйство в муниципальном образовании городской округ «Охинский» на 2015-2020 годы», в рамках которой проводятся работы, направленные на увеличение доли протяженности капитально отремонтированных дорог; улучшение состояние улично-дорожной сети; повышение безопасности дорожного движения; увеличение количества освещенных улиц, внутриквартальных проездов, скверов и зеленых зон в городе и селах; модернизацию системы электроснабжения за счет реконструкции уличного освещения и установки новых опор; капремонт пешеходных зон, тротуаров, дворовых территорий.

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

Основными документами, определяющими порядок функционирования и развития транспортной инфраструктуры, являются:

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 30.12.2015) (с изм. и доп., вступ. В силу с 10.01.2017);
2. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 13.07.2015) (с изм. и доп., вступ. В силу с 24.07.2015);
3. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 15.02.2017) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
4. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 28.11.2015) «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. В силу с 15.01.2017);
5. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. В силу с 13.08.2015);
6. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 21.01.2017) «О Правилах дорожного движения»;
7. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
8. Постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 25.09.2007 № 74 Санитарные правила СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов»;
9. Схема территориального планирования Сахалинской области;
10. Региональные нормативы градостроительного проектирования Сахалинской области;
11. Доклад об экологической ситуации и об охране окружающей среды в Сахалинской области в 2016 году Министерства природных ресурсов и охраны окружающей среды Сахалинской области (Южно-Сахалинск, 2017);
12. Прогноз социально-экономического развития муниципального образования – городской округ «Охинский» на 2018-2020 годы;
13. Муниципальная программа муниципального образования городской округ «Охинский» «Благоустройство и дорожное хозяйство в муниципальном образовании городской округ «Охинский» на 2015-2020 годы» от 08.08.2014 №554.

Таким образом, следует отметить, что на федеральном и региональном уровне нормативно-правовая база необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сформирована.

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона «О внесении изменений в градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» №456-ФЗ от 29 декабря 2014 года, необходимо разработать и утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа.

В соответствии с Федеральным законом «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации» №131-ФЗ от 6 октября 2003 года (в ред. от 15.02.2017 г.), а также п. 8 статьи 8 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.), разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

В соответствии с п. 27 статьи 1 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.) программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа – документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры городского округа «Охинский» 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 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 в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования городской округ «Охинский» должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования в

соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения. Программа 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 муниципального образования;
- 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.

1.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов.

Содержание и ремонт муниципальных дорог осуществляется по договорам, заключенным по результатам проведения аукционов согласно техническим заданиям к муниципальным контрактам муниципального образования городского округа «Охинский», капитальный ремонт дорог выполняется в плановом порядке на основании договоров, заключенных по результатам проведения аукционов в объёме выделенных денежных средств.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям для экономики и населения МО и является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений темпов социально-экономического развития города Оха.

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом к 2027 году увеличится. Объем

перевозок пассажиров автобусами и легковыми автомобилями к 2027 году также увеличится. Прогнозируемый рост количества транспортных средств и увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок на автомобильном транспорте приведет к повышению интенсивности движения на автомобильных дорогах местного значения и необходимости расширения улично-дорожной сети.

Несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации приводит к существенному росту расходов, снижению скорости движения, повышению уровня аварийности.

В целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение транспортной доступности районов города, обеспечение комплексной безопасности и устойчивости транспортной инфраструктуры, создание в городском округе безопасных условий движения по улично-дорожной сети на территории муниципального образования городского округа «Охинский» был сформирован План дорожных работ в 2015 – 2016 гг.

Таблица 15

План дорожных работ на 2015 г.

№ п/п	Наименование мероприятия	Сумма, руб
1.	Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования городской округ «Охинский» и дорожных сооружений, являющихся их технологической частью, в том числе:	52 103 766,80
1.1	«Содержание автомобильных дорог и инженерных сооружений на них в границах городских округов и поселений в рамках благоустройства»	19 800 002,8
1.2.	Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения (вне населенных пунктов), в том числе:	32 303 764,0
1.2.1	«Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения (вне населенных пунктов) в 2015 г. Лот № 1 – Автомобильные дороги общего пользования местного значения вне границ населенных пунктов муниципального образования городской округ «Охинский»: Оха-Москальво; Подъезд к с. Некрасовка»	22 904 803,0
1.2.2	«Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения (вне населенных пунктов) в 2015 г. Лот № 2 – Автомобильные дороги общего пользования местного значения вне границ населенных пунктов муниципального образования городской округ «Охинский»: От поворота на село Эхаби до села Восточное; Подъезд к с. Сабо»	9 398 961,0
2.	Капитальный и текущий ремонт, реконструкция и строительство автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования городской округ «Охинский», в том числе:	51 801 648,59
2.1	Капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования городской округ «Охинский»	17 567 980,6
2.2	Капитальный ремонт внутриквартального проезда по ул. Комсомольская от ул. Парковая до ул. Строительная и до здания СИЗО	5 956 693,0
2.3	Капитальный ремонт автомобильных дорог местного значения в границах городского округа (вне границ населенных пунктов)	7 424 648,0
2.4	Капитальный ремонт автодороги по ул. Октябрьской с. Некрасовка	5 023 078,0
2.5	Капитальный ремонт тротуара по ул. Комсомольской в границах улиц Дзержинского и Ленина	2 914 657,0

2.6	Дорога общего пользования местного значения в границах населенных пунктов (в г.Оха, подъезд к дому 10 по ул.Военный городок (от поворота на многоквартирный дом))	2 031 204,0
2.7	Дорога общего пользования местного значения вне границ населенных пунктов от поворота на с. Эхаби до с. Восточное (3 км., близ реки Гиляко-Абунан)	685 306,0
2.8	Дорога общего пользования местного значения вне границ населенных пунктов подъездов к с. Некрасовка (3 км. Район лагеря «Буревестник»)	4 544 053,0
2.9	Текущий ремонт дорог в г. Охе	2 688 226,0
2.10	Капитальный ремонт внутриквартального проезда по ул. Комсомольская от ул. Парковая до ул. Строительная	2 965 803,0
3.	Капитальный ремонт и ремонт дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов населенных пунктов, в том числе:	46 464 823,40
3.1	Капитальный ремонт дворовых территорий и проездов к ним многоквартирных домов муниципального образования городской округ «Охинский»	17 351 683,0
3.2	Капитальный ремонт дворовых территорий многоквартирных домов муниципального образования городской округ «Охинский»	4 984 944,0
3.3	Капитальный ремонт дворовой территории многоквартирных домов муниципального образования городской округ «Охинский» в микрорайоне №7	12 041 159,0
3.4	Капитальный ремонт дворовых территорий и проездов к ним в г. Охе	12 087 037,4
4.	Научно-исследовательская, опытно-конструкторская и технологическая работа в сфере дорожного хозяйства, в том числе:	7 710 353,40
4.1	Государственная экспертиза результатов инженерных изысканий по объекту: «Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул. Советская в г. Охе»	139 275,0
4.2	Дополнительные инженерные изыскания по объекту: «Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул. Советская в г. Охе»	1 387 626,0
4.3	Государственная экспертиза результатов инженерных изысканий по объекту: «Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул. Блюхера в г. Охе»	75 453,0
4.4	Разработка проектно-сметной документации по объекту: «Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул. Блюхера в г. Охе»	745 000,0

4.5	Разработка проектно-сметной документации по объекту: «Реконструкция автомобильной дороги от улицы Вокзальной до ТЭЦ в г. Охе»	4 377 960,0
4.6	«Внесение изменений в утвержденный проект организации дорожного движения дорог местного значения» (На Восточное, Москальво, Некрасовку)	985 039,4
	ВСЕГО средств дорожного фонда	158 080 592,19

Таблица 16

План дорожных работ на 2016 г.

№ п/п	Наименование мероприятия	Сумма, руб
1.	Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования городской округ «Охинский» и дорожных сооружений, являющихся их технологической частью, в том числе:	69 139 000,0
1.1	Содержание автомобильных дорог и инженерных сооружений на них в границах городских округов и поселений в рамках благоустройства	35 000 000,0
1.2.	Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения вне границ населенных пунктов, в том числе:	34 139 000,0
1.2.1	Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения вне границ населенных пунктов муниципального образования городской округ «Охинский»: Оха-Москальво; Подъезд к с. Некрасовка; Подъезд к дачным участкам.	24 170 400,0
1.2.1.1	Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения вне границ населенных пунктов муниципального образования городской округ «Охинский»: «Оха-Москальво»; «Подъезд к с. Некрасовка»; «Подъезд к дачным участкам». Зимнее содержание.	6 211 341,0
1.2.1.2	Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения вне границ населенных пунктов муниципального образования городской округ «Охинский»: «Оха-Москальво»; «Подъезд к с. Некрасовка»; «Подъезд к дачным участкам». Летнее содержание.	17 959 059,0
1.2.2	Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения вне границ населенных пунктов муниципального образования городской округ «Охинский»: «От поворота на село Эхаби»; «Подъезд к дачным участкам».	9 968 600,0
2.	Капитальный и текущий ремонт, реконструкция и строительство автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования городской округ «Охинский», в том числе:	60 000 000,0

3.	Капитальный ремонт и ремонт дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов населенных пунктов, в том числе:	90 475 700,0
4.	Научно-исследовательская, опытно-конструкторская и технологическая работа в сфере дорожного хозяйства, в том числе:	12 357 700,0
	ВСЕГО средств дорожного фонда	231 972 400,00

Таблица 17

Расход денежных средств из дорожного фонда в 2015-2016 гг.

Показатель	Ед. изм.	2015 г.	2016 г.
Дорожное хозяйство (дорожные фонды)	тысяча рублей	151843	283451

На содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования городской округ «Охинский» и дорожных сооружений в 2015 году недофинансирование составило 6 237 592,19 руб.

Финансирование транспортной инфраструктуры муниципального образования городской округ «Охинский» можно охарактеризовать оценкой «удовлетворительно».

Таблица 18

Информация об исполнении бюджета муниципального образования городской округ «Охинский» за 2016 год в части развития транспортной инфраструктуры

Наименование муниципальной программы	Первоначальный план на 2016 год	Уточненный план на 2016 год	Исполнение на 01.01.2017	Отклонение исполнения от первоначального плана на 2016 год	Процент фактического исполнения от первоначально утвержденного плана (%)	Примечание
Муниципальная программа муниципального образования городской округ «Охинский» «Повышение безопасности дорожного движения в муниципальном образовании городской округ «Охинский» в 2014-2020 годах»	7 950,0	6 676,6	5 653,7	-2 296,3	71,1%	Фактическое исполнение ниже первоначального плана на 2296,3 тыс. рублей или на 28,9 процента, за счет сокращения плана расходов на 1273,4 тыс.руб.из-за невозможности исполнения мероприятий, также нарушением срока подрядной организацией выполнения муниципального контракта на сумму 880,7 тыс.руб.
Муниципальная программа муниципального образования городской округ «Охинский» «Благоустройство и дорожное хозяйство в муниципальном образовании городской округ «Охинский» на 2015-2020 годы»	311 262,0	448 902,8	370 691,0	59 429,0	119,1%	Фактическое исполнение выше первоначального плана на 59429 тыс. рублей или на 19,1 процентов, в связи с увеличением расходов за счет областного и местного бюджета



Раздел 2.

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

2.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения, городского округа

Демографическая ситуация

Основными демографическими тенденциями, характерными для городского округа «Охинский», является низкий уровень рождаемости и высокий уровень смертности, в результате чего наблюдается естественная убыль населения; при этом необходимо учитывать наметившуюся тенденцию на выезд населения за пределы территории с более благоприятным климатом и более развитой социальной инфраструктурой.

К концу 2017 года ожидается снижение естественной убыли до 25 человек, в 2018 году – до 10 человек, а на последующие годы прогнозируется естественный прирост населения на 6 человек в 2019 году и на 25 человек в 2020 году за счет увеличения рождаемости и снижения смертности. Но к 2027 году естественная убыль достигнет 39 человек.

Миграция за пределы городского округа продолжает оставаться основным фактором сокращения численности населения. Население уезжает как по причинам личного и семейного характера, так и использует возможность государственной поддержки при переселении из районов Крайнего Севера. Однако в 2016 году миграционный отток сократился к уровню 2015 года на 34 человека.

По оценке в 2017 году за счет миграции численность населения сократиться на 200 человек, что на 17 человек меньше уровня 2016 года. По прогнозу в 2018-2020 годах миграционный отток также будет снижаться и в 2020 году составит 136 человек, в 2027 году – 102 человека.

На начало 2018 года численность постоянного населения городского округа оценивается в 22688 человек с уменьшением в течение 2017 года на 225 человек. На среднесрочную перспективу прогнозируется сохранение тенденции к уменьшению численности населения, которая на начало 2019 года составит 22497 человек, на начало 2020 года – 22344 человека, на начало 2021 года – 22276 человека, на начало 2027 года – 21873 человека.

Таблица 19

Основные показатели развития муниципального образования по этапам расчётного периода

Наименование разделов и основных показателей прогноза	Единица измерения	периода						
		отчет	оценка	прогноз				
		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022-2027

Численность постоянного населения на начало года – всего:	Человек	23169	22913	22688	22497	22344	22276	21873
городского	Человек	21081	20916	20765	20637	20533	20506	20346
сельского	Человек	2088	1997	1923	1860	1811	1770	1527
Рождаемость	Человек	300	300	302	303	305	318	328
Смертность	Человек	336	325	312	297	280	297	288
Естественный прирост (+), убыль (-)	Человек	-39	-25	-10	6	25	25	-39
Миграционный прирост (+), отток (-)	Человек	-217	-200	-181	-159	-136	-114	-102

Переход к рыночной экономике привел к свертыванию темпов хозяйственного освоения Дальнего Востока, что неизбежно отразилось на динамике демографических процессов, выразившихся в сокращении численности населения и трудовых ресурсов. Материальные стимулы для проживания в суровых климатических условиях в отрыве от центра постепенно утрачивали свое значение, а миграционные настроения населения усилились. Миграционный отток становится главным фактором снижения численности населения.

Промышленность

Доминирующее положение в структуре промышленного производства и отгрузки товаров и услуг, по-прежнему будет занимать добыча полезных ископаемых.

Объем добычи нефти по прогнозу 2021-2027 года составит 755 тыс. тонн (100% к уровню 2019 года).

Объем обрабатывающего производства в 2017 году составит 728,7 млн. рублей или 97,2% к уровню 2016 года. В прогнозном периоде ожидается стабильный рост объема обрабатывающего производства до 783,4 млн. рублей.

Объем промышленного производства по обеспечению электроэнергией, газом и паром в 2017 году оценивается в размере 1483,2 млн. рублей (102% к уровню 2016 года), на перспективу прогнозируется в размере 1772,9 млн. рублей

В 2017 году производство электроэнергии оценивается в объеме 239,8 млн. кВтч (102% к уровню 2016 года). На 2018-2027 годы прогнозируется с ежегодным увеличением объема и в 2027 году он составит 245,7 млн. кВтч (100,5% к уровню 2019 года). Объем выработки электроэнергии в значительной степени будет зависеть от заявленных объемов потребления электроэнергии на технологические нужды ООО «РН-Сахалинморнефтегаз».

По оценке 2017 года объем производства теплоэнергии составит 439,7 тыс. Гкал (102% к уровню 2016 года). По прогнозу 2018-2027 годов будет увеличиваться и в 2027 году составит 447 тыс. Гкал

По виду деятельности «Рыболовство» на территории городского округа в конце 2017 года улов рыбы оценивается в объеме 10,8 тыс. тонн, переработка – в объеме 1,3 тыс. тонн. На 2018-2027 годы планируется вылов от 6,7 тыс. тонн до 11,5 тыс. тонн. В нечетные годы прогнозируется больший объем вылова за счет более интенсивного подхода лососевых пород.

Сельское хозяйство

На последующие годы прогнозируется стабильный рост показателя объема продукции сельского хозяйства до 201,5 млн. рублей в 2027 году (107,5% к 2019 году).

В 2017 году ожидается снижение объемов производства скота и птицы до 62,7 тонн, что составит 57% к уровню 2016 года. Производство молока оценивается в объеме 533,5 тонны (100,2%), производство яиц – 725 тыс. штук (108,4%). На 2018-2027 годы прогнозируется рост объемов производства скота и птицы до 68 тонн, молока до 539,5 тонн, яиц до 927 тыс. штук в 2027 году.

На протяжении ряда лет ООО «Сельхозпродукт СХ» являлось единственным предприятием в городском округе, осуществляющим сельскохозяйственную деятельность в сфере мясного животноводства.

Животноводство в условиях северного Сахалина не может существовать без серьезных денежных вложений. Поддержки, оказываемой по региональным отраслевым программам, недостаточно для стабильной работы сельхозпредприятия. В результате, принято решение о прекращении хозяйственной деятельности предприятия. В 2015 году полностью выведено из эксплуатации поголовье крупного рогатого скота. С 2016 года целенаправленно сокращалось поголовье свиней и на конец марта 2017 года все поголовье ликвидировано.

В настоящее время в отношении ООО «Сельхозпродукт СХ» начата процедура банкротства, а именно определением Арбитражного суда Сахалинской области от

31.05.2017 г. введена процедура наблюдения. Кроме сельхозпредприятия на территории городского округа сельскохозяйственную деятельность осуществляют 2 крестьянских (фермерских) хозяйства и 266 личных подсобных хозяйств.

Значительное влияние на развитие сельского хозяйства оказывает комплекс мер бюджетной поддержки. В 2016 году в рамках реализации муниципальной программы «Развитие сельского хозяйства муниципального образования городской округ «Охинский» на 2014-2020 годы» поддержка предоставлялась владельцам личных подсобных хозяйств. На эти цели было направлено 8483,4 тыс. рублей, в том числе 8398,6 тыс. рублей – средства областного бюджета, 84,8 тыс. рублей – средства местного бюджета. Завезено и реализовано по ценам ниже рыночных комбикормов и фуражного

зерна в количестве 476 тонн (165,7% к уровню прошлого года). Выплачена субсидия на содержание 119 голов дойных коров.

Выращиванием картофеля и овощей занимаются частные лица, в основном, для собственного потребления. В связи с неблагоприятными погодными условиями в 2017 году производство картофеля оценивается в объеме 1100 тонн (101,3% к уровню 2016 года), производство овощей – 171 тонна (101,4%). В 2018-2027 годах по этим показателям ожидается стабильный рост.

Строительство

В 2017 году выполненные работы по виду деятельности «Строительство» оцениваются в объеме 2030,7 млн. рублей или 73,2% в сопоставимых ценах к уровню 2016 года.

Основные объемы подрядных работ планируется освоить на следующих объектах:

- строительство 2-х жилых домов в с. Тунгор и 3-х жилых домов на ул. Блюхера в г. Охе по программе переселения граждан из аварийного жилищного фонда.

Менее затратными, но не менее значимыми должны стать следующие объекты:

- строительство школы-детский сад в с. Тунгор;
- строительство центра культурного развития в с. Некрасовка;
- строительство сквера на пересечении улиц Ленина и Карла Маркса в г. Охе;
- строительство подстанции 35/6 кВ в г. Охе.

На 2018 год подрядные работы прогнозируются в объеме 2372,1 млн. рублей (111,1% в сопоставимых ценах к уровню 2017 года), на 2019 год – 2339,6 млн. рублей (93,8% к 2018 году), на 2020 год – 2185,5 млн. рублей (89% к 2019 году).

В прогнозном периоде в рамках реализации адресной инвестиционной программы Сахалинской области, государственных и муниципальных программ планируется:

- строительство (сейсмоусиление) жилых многоквартирных домов;
- строительство школы-детский сад в с. Тунгор;
- строительство бани в г. Охе;
- реконструкция стадиона ОСП ДЮСШ г. Охи (лыжные базы, прокатная база, тир, тренажерный зал, футбольное поле, трибуны, площадка для волейбола и др.);
- строительство крытой универсальной спортивной площадки в г. Охе (крытый хоккейный корт, крытый универсальный спортивный зал, лыжно-роллерная трасса).

В 2017 году планируется ввести в действие подстанцию 35/6 кВ в г. Охе, 21-но квартирный жилой дом и 36-ти квартирный жилой дом в с. Тунгор, 56-ти квартирный жилой дом и два 35-ти квартирных жилых дома на ул. Блюхера в г. Охе на общую сумму 1141 млн. рублей.

Прогнозируемый ввод основных фондов в 2018-2020 годах составит 533,3 млн. рублей, 1015,5 млн. рублей и 1220 млн. рублей соответственно. Планируется ввести

следующие объекты: два 60-ти квартирных жилых дома в г. Охе, два 36-ти квартирных жилых дома в с. Тунгор, школу-детский сад в с. Тунгор, центр культурного развития в с. Некрасовка, стадион, баню в г. Охе, очистные сооружения, очистительную водопроводную станцию водохранилища на озере Медвежье.

В 2017 году планируется ввести 7 объектов жилищного строительства общей площадью 10,34 тыс. кв.м., в том числе 2 объекта индивидуального строительства общей площадью 0,114 тыс. кв.м. К данным объектам, за исключением индивидуальных жилых домов, относятся: 21-но квартирный жилой дом и 36-ти квартирный жилой дом в с. Тунгор, 56-ти квартирный жилой дом и два 35-ти квартирных жилых дома на ул. Блюхера в г. Охе.

В 2018-2020 годах планируемый объем ввода жилья составит 7 тыс. кв.м ежегодно согласно государственной программе Сахалинской области «Обеспечение населения Сахалинской области качественным жильем на 2014-2020 годы». Ввод индивидуального жилья прогнозируется в объеме 0,26 тыс. кв.м ежегодно.

2.2 Прогноз транспортного спроса поселения, городского округа, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения, городского округа

Анализ сложившейся экономической ситуации и демографической ситуации в городском округе «Охинский» позволяет 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 внутригородской общественный транспорт, остановки общественного транспорта размещены с учетом уже существующих остановок и обеспечения радиусов доступности (500 м – для секционной застройки, 800 м – для индивидуальной застройки). Расстояние между остановочными пунктами пассажирского транспорта 400 – 800 м. Положение остановочных пунктов определяется размещением главных объектов тяготения: промышленные предприятия, центр города, административные, хозяйственные, культурные, выставочные, спортивные, учебные, торговые и другие объекты. Линии движения общественного транспорта проходят по основным магистральным улицам города, связывая все планировочные районы.

Таблица 20

Прогнозные показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным
пассажирам маршрутам регулярных перевозок

Показатель	Ед. изм	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2027
Количество городских маршрутов	ед.	2	2	2	2	2	2	2
Количество пригородных маршрутов	ед.	4	4	4	4	4	4	4
Протяженность муниципальных маршрутов	км	282,6	282,6	282,6	282,6	282,6	282,6	282,6
Количество перевезенных пассажиров по городским маршрутам	тыс. чел.	106,3	129,2	131,0	131,3	133,0	134,0	135,0
Пассажирыоборот	п/км	376	457	464	465	471	474	478

2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта предусматривает развитие авиационного и автомобильного сообщения.

Основным видом транспорта, обеспечивающим прямую доступность муниципального образования городской округ «Охинский» в территориальной структуре Российской Федерации, останется воздушный транспорт. В соответствии со схемой территориального планирования, предусмотрена реконструкция аэропортного комплекса Оха (реконструкция взлетно-посадочной полосы, перрона, объектов комплекса аэропорта).

Транспортная связь, внутри городского округа будет осуществляться общественным транспортом, личным транспортом, такси и пешеходным сообщением. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

Проектом не предусмотрено развитие таких видов внешнего транспорта, как железнодорожный.

Таблица 21

Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры

Наименование показателя	Ед. изм.	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2027
Железно-дорожные вокзалы	ед.	0	0	0	0	0	0	0
Число оборудованных остановочных площадок	ед.	9	11	13	15	17	19	30
Протяженность пешеходных тротуаров	км.	13,55	15,71	17,87	20,03	22,19	24,35	32,97
Велосипедное движение	км.	0	0,68	1,36	2,05	2,73	3,41	7,50
Обеспеченность парковочным пространством	%	60	62	64	65	67	69	80
Число аэропортов	ед.	1	1	1	1	1	1	1
Число автовокзалов	ед.	1	1	1	1	1	1	1
Искусственные сооружения улично-дорожной сети (мосты)	ед.	12	12	12	12	12	12	12

2.4. Прогноз развития дорожной сети поселения, городского округа

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 муниципального образования городской округ «Охинский» 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 комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования городского округа «Охинский» 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, разработки и обновлению проектов организации дорожного движения.

Таблица 22

Прогнозные значения развития дорожной сети

Наименование	Ед. изм.	Протяженность
Доля протяжённости дорог в границах городского округа и поселений, соответствующих нормативным требованиям, от общей протяжённости дорог муниципального образования	%	44,6
Протяженность городских и сельских дорог	км	52,265
Доля протяжённости дороги (вне населенных пунктов) Оха-Москальво, подъезд к с.Некрасовка, соответствующей нормативным требованиям, от общей протяжённости дорог	%	39,2
Протяженность автодороги Оха-Москальво, подъезд к с. Некрасовка	км	45,886
Доля протяжённости дороги (вне населенных пунктов) от поворота на село Эхаби до села Восточное, соответствующей нормативным требованиям, от общей протяжённости дорог	%	16,2
Протяженность автодороги от поворота на село Эхаби до села Восточное	км	18,934
Доля капитально отремонтированных дорог от общей протяженности дорог в границах городского округа (вне границ населенных пунктов)	%	1,02
Доля капитально отремонтированных дорог от общей протяженности дорог муниципального образования	%	5,12
Протяженность капитально отремонтированных дорог	км	6

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. Прогноз изменения уровня автомобилизации и потребности в объектах транспортной инфраструктуры у населения муниципального образования городской округ «Охинский» представлен в таблице 23.

Таблица 23

Прогноз изменения уровня автомобилизации и обеспеченности объектами транспортной инфраструктуры

Показатели	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2027
Общая численность населения МО, чел.	21081	22913	22688	22497	22344	22276	21873
Количество зарегистрированных ТС, ед.	7605	7805	7870	7937	8015	8122	8749
Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	361	341	347	353	359	365	400

С учетом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, возможно повышение интенсивности движения на отдельных участках дорог с образованием незначительных заторов в утренние и вечерние часы. Потенциально в зону риска попадает центральная часть города Оха.

Планируемая потребность объектов дорожного сервиса в городе определена исходя из:

- обеспеченности населения легковыми автомобилями на расчетный срок - 400 ед. / 1000 чел.;

- проектной численности жителей 21,873 тыс. человек.

Расчетное количество автомобилей составляет 8749 единиц.

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта автозаправочными станциями (далее - АЗС), станциями технического обслуживания (далее - СТО) и местами постоянного хранения обозначены в СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»:

- п. 11.19. Организация хранения индивидуального транспорта должна осуществляться исходя из обеспеченности гаражами и стоянками постоянного хранения не менее 90 %;

- п. 11.26. СТО следует проектировать из расчета 1 пост на 200 легковых автомобилей;

- п. 11.27. АЗС следует проектировать из расчета 1 топливо-раздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей.

В соответствии с проведенными расчетами необходимо предусмотреть на расчетный срок:

- СТО суммарной мощностью 43 постов;
- АЗС суммарной мощностью 7 топливо-раздаточных колонок;
- сооружений для постоянного хранения транспорта жителей многоэтажной, среднеэтажной и малоэтажной застройки суммарной мощностью 7000 машино-мест.

Для хранения индивидуального транспорта на территории городского поселения имеются:

- наземные стоянки индивидуального транспорта;
- гаражи индивидуального транспорта.

В индивидуальной жилой застройке хранение автотранспорта осуществляется на приусадебных участках. Данного количества мест хранения недостаточно для обеспечения необходимой потребности.

В развитие транспортной инфраструктуры территории и для создания максимально комфортной среды обитания жилого населения проектом предусмотрено устройство открытых наземных парковок и строительство гаражей индивидуального транспорта.

Согласно п. 6.33 и п. 6.36 СНиП 2.07.01-89 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» составлена таблица минимально допустимого уровня обеспеченности населения сооружениями для хранения легкового автотранспорта.

Таблица 24

Расчетные показатели минимально допустимого уровня обеспеченности населения сооружениями для хранения легкового автотранспорта

Наименование объекта иного значения	Наименование расчетного показателя объекта иного значения/ единица измерения	Значение расчетного показателя минимально допустимого уровня обеспеченности городского поселения объектами	
Сооружения и устройства для хранения и обслуживания транспортных средств	уровень обеспеченности открытыми стоянками для временного хранения легковых автомобилей, %	не менее чем для 70% расчетного парка индивидуальных легковых автомобилей, в т. ч., %	
		жилые районы	35
		промышленные и коммунально-складские зоны (районы)	15
		общегородские и специализированные центры	5
		зоны массового кратковременного отдыха	15

размер земельного участка гаражей и стоянок легковых автомобилей в зависимости, кв. м/машино-место	одноэтажных	30
	двухэтажных	20
	трехэтажных	14
	четырёхэтажных	12
	пятиэтажных	10
	наземных стоянок	25

В соответствии с перспективными показателями уровня автомобилизации муниципального образования количество индивидуальных легковых автомобилей, которое необходимо обеспечить местами постоянного хранения составляет 7000 единиц.

Размещение объектов обслуживания и хранения транспортных средств необходимо осуществлять с учетом требований СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов».

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а так же для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрестке. К основным параметрам дорожного движения относят: интенсивность движения, интенсивность прибытия на зеленый сигнал, динамический коэффициент приведения состава транспортного потока, поток насыщения, установившийся интервал убытия очереди автомобилей, коэффициент загрузки полосы движением, доля зеленого сигнала в цикле, коэффициент приращения очереди, средняя длина очереди в автомобилях и метрах, удельное число остановок автомобиля, коэффициент безостановочной проходимости.

На расчетный срок прогнозируется изменение параметров дорожного движения в связи с капитальным ремонтом и ремонтом улично-дорожной сети. Планируется оснащение улично-дорожной сети дорожными знаками в соответствии с ПОДД городского округа «Охинский». Предусматривается устройство систем по регулированию уличного движения, а именно: устройство барьерных ограждений, установка (демонтаж) автобусных павильонов, заездных карманов, устройство искусственных дорожных неровностей. Продлятся мероприятия по увеличению доли освещенных частей улиц.

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 видеофиксации 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 ОГИБДД ОМВД России по городскому округу Охинский, а также выполнение работ по содержанию, текущему и капитальному ремонту дорог.

Активная разъяснительная и пропагандистская работа среди населения позволит сохранить уровень участия пешеходов в ДТП не более 1 случая в год.

Таблица 25

Статистика аварийности на первую очереди и расчетный срок

№ п/п	Показатели	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022-2027 гг.
1	Кол-во ДТП	7	6	5	4	3	1
2	Число погибших	2	2	2	2	1	1
3	С телесными повреждениями	5	4	4	3	2	1
4	С материальным ущербом	13	11	9	8	7	3

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за следующих причин:

- постоянно возрастающая мобильность населения
- массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников движения;
- неудовлетворительное состояние автомобильных дорог;
- недостаточный технический уровень дорожного хозяйства;
- несовершенство технических средств организации дорожного движения.

Чтобы не допустить негативного развития ситуации, необходимо:

- Создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети всех населённых пунктов;
- Повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;
- Повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования – установка средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков).

Если в расчетный срок данные мероприятия осуществляются, то прогноз показателей безопасности дорожного движения будет благоприятный.

В результате проводимых мероприятий, предложенных в рамках данной программы, планируется сокращение доли лиц, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях.

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

В период действия Программы, предполагается изменение структуры, маршрутов и объемов грузовых и пассажирских перевозок. 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 муниципального образования городской округ «Охинский» в связи с чем, усилится влияние факторов, рассмотренных в п. 1.10. 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.

Для снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и возникающих ущербов необходимо:

- уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств;

- стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (ненефтяного происхождения) топливно-энергетических ресурсов.

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и

повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматривается реализация следующих мероприятий:

- разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;

- обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

Реализация указанных мер будет осуществляться на основе повышения экологических требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог. Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог.



Раздел 3. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта

Прогноз сценарных условий развития транспортного комплекса муниципального образования городской округ «Охинский» 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.

Анализируя сложившуюся ситуацию можно выделить три принципиальных варианта развития транспортной инфраструктуры:

Вариант 1 (базовый). Развитие осуществляется на уровне необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения и доступности, сложившихся на территории муниципального образования городской округ «Охинский» центров тяготения. Вариант предполагает сохранение обеспечения безопасности передвижения на уровне выполнения локальных ремонтно – восстановительных работ.

Вариант 2 (оптимальный). Развитие происходит в полном соответствии с прогнозными показателями с реализацией всех предложений по реконструкции и строительству. На территории муниципального образования городской округ «Охинский» предполагается проведение мероприятий, направленных на стабильный социально-экономический рост в соответствии с тенденциями текущего развития. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала. Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличением деловой активности.

Вариант 3 (максимальный). На территории муниципального образования предполагается проведение более активной политики, направленной на создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует ускоренное

развитие экономики в условиях повышения инвестиционной привлекательности, 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.

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

Варианты 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.

Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры представлена в таблице 26.

Таблица 26

Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры.

Показатель	Ед. изм	Существующее положение	Вариант №1 (Базовый)	Вариант №2 (Оптимальный)	Вариант №3 (Максимальный)
Прогнозные показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок					
Количество городских маршрутов	ед.	2	2	2	2
Количество пригородных маршрутов	ед.	4	4	4	4
Протяженность муниципальных маршрутов	км	282,6	282,6	282,6	282,6
Количество перевезенных пассажиров по городским маршрутам	тыс. чел.	129,2	129,2	135,0	140,0
Пассажирооборот	п/км	457	457	478	495
Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры					
Железно-дорожные вокзалы	ед.	0	0	0	0
Число оборудованных остановочных площадок	ед.	9	9	30	40

Протяженность пешеходных тротуаров	км.	13,55	20,00	32,97	45,00
Велосипедное движение	км.	0	0	7,5	20,0
Обеспеченность парковочным пространством	%	60	60	80	90
Число аэропортов	ед.	1	1	1	1
Число автовокзалов	ед.	1	1	1	1
Искусственные сооружения улично-дорожной сети (мосты)	ед.	12	12	12	12
Показатели автомобилизации и безопасности дорожного движения:					
Количество зарегистрированных ТС, ед.	ед.	7805	8000	8749	9000
Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	ед.	341	350	400	450
Кол-во ДТП	ед.	7	6	1	1
Число погибших	ед.	2	2	1	1
С телесными повреждениями	ед.	5	4	1	1
С материальным ущербом	ед.	13	11	3	1
Социальный риск	погибших на 100 тыс. населения	8,7	4,7	4,6	4,4
Транспортный риск	погибших на 10 тыс. транспортных средств	2,2	1,1	1,1	1,1
Тяжесть последствий	погибших на 100 пострадавших	13	8	7	7

Все три варианта развития транспортной инфраструктуры муниципального образования городской округ «Охинский» удовлетворяют потребностям муниципального образования в настоящем времени, а также на перспективу до 2027 г.

В муниципальном образовании городской округ «Охинский» на сегодняшний момент отсутствует специальная инфраструктура для велосипедного движения. Базовым вариантом не предусмотрено строительство велодорожек на территории города Оха, оптимальный вариант предусматривает строительство веломаршрута в рекреационных зонах с закольцовкой трассы с севера на юго-восток по улицам: 50 лет Октября – Карла

Маркса – Блюхера – Красных Партизан – Дзержинского – Школьная – Невельского – Вокзальная – Лазо – Дзержинского - 50 лет Октября. Развитие пешеходной инфраструктуры предполагает дооснащение транспортной инфраструктуры тротуарами в различных объемах.

Пассажирыские перевозки в городе осуществляются по 6 маршрутам частным транспортом. Вариантами развития не предполагается увеличение протяженности маршрутов автобусного транспорта, так как показатель существующей обеспеченности общественным транспортным находится на высоком уровне (доля населения, проживающего в населенных пунктах, не имеющих регулярного автобусного сообщения в 2016 г. составила 0,37 %).

В максимальном варианте предполагается организация единого комплекса по обслуживанию пассажиров, стоянки такси, авиационного и общественного транспорта. Оптимальным и максимальным вариантом развития предлагается - оптимизация парка подвижного состава общественного транспорта с переходом на эффективные транспортные средства, учитывая то, что ежегодно пассажиропоток увеличивается.

Предусматривается застройка территории города Оха, как многоквартирными, так и частными домами. Основная доля приходится на частные домовладения, где парковка автомобилей осуществляется на придомовых участках. В связи с этим, при росте автомобилизации основной дефицит придется на временные парковки (вдоль улично-дорожной сети и вблизи объектов притяжения). При настоящем уровне и прогнозе автомобилизации и численности населения предусмотрено обеспечение населения объектами парковки в соответствии с прогнозным уровнем автомобилизации и возможностями развития инфраструктуры.

Проблема безопасности дорожного движения также является одной из основных. Мероприятия вариантов развития транспортной инфраструктуры предусматривают наряду с программными комплекс мероприятий по снижению аварийности и ДТП с пострадавшими, снижение предполагаемого социального риска от ДТП (число лиц, пострадавших в ДТП, на тыс. населения). Вариантами предусматривается установка технических средств организации дорожного движения, обустройство аварийноопасных перекрестков видеокамерным наблюдением с фиксацией, обустройство барьерного ограждения.

Таким образом, экономически наиболее эффективным и отвечающим насущным потребностям муниципального образования городского округа «Охинский» представляется реализация второго (Оптимального) варианта развития транспортной инфраструктуры.



Раздел 4. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение комплекса мероприятий.

4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

В соответствии с Государственной программой Сахалинской области «Развитие транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства Сахалинской области на 2014-2020 годы», утвержденной Постановлением Правительства Сахалинской области от 06.08.2013 г. №426, на 2017 год запланировано мероприятие: реконструкция автомобильной дороги Южно-Сахалинск - Оха на участках км 771 + 500 - км 782, км 782 - км 796.

Данная автомобильная дорога, проходя через всю территорию острова Сахалин в меридиональном направлении, обеспечивает автомобильное сообщение между южными, северными и центральными районами острова, соединяет между собой и с областным центром большую часть административных центров муниципальных образований, расположенных на острове Сахалин. По этой автомобильной дороге реализуются транспортные связи между основными морскими портами области и формирующимися на территории острова зонами экономического роста, обеспечивающими стабильную грузовую базу для работы этих портов.

Наличие значительного протяжения внекатегорийных грунтовых участков, а также искусственных сооружений, находящихся в неудовлетворительном состоянии, не позволяет в настоящее время полностью обеспечить надежное и регулярное автомобильное сообщение на всем протяжении дороги, реализовать потенциал межтерриториальной интеграции трех экономических районов Сахалина: Северного, Центрального и Южного, что негативно сказывается на темпах экономического развития области и качестве жизни населения. В 2007 году выполнено обследование существующего сталежелезобетонного моста через р. Найба длиной 224 пог. м. При обследовании на мосту были выявлены недопустимые объемы карбонизации бетона и

коррозии арматуры плиты проезжей части, недопустимые значения раскрытия трещин в плите проезжей части, недопустимые величины провисов главных балок сталежелезобетонных пролетных строений. Вызывает обоснованное сомнение в возможности пропуска мостом расчетных нагрузок, установленных для дорог общего пользования III технической категории. Более того, при дальнейшем развитии выявленных дефектов состояние моста должно быть признано аварийным, а движение по нему закрыто.

Реализация мероприятий по реконструкции данной автомобильной дороги позволит повысить надежность и качество транспортных связей северных и центральных районов с другими районами области, обеспечить пропуск нормативных нагрузок, увеличить скорость движения, снизить уровень загрязненности придорожной среды, снизить социальные и экономические издержки за счет сокращения времени пребывания грузов и пассажиров в пути, повысить безопасность и комфортность автомобильного движения.

В рамках рассматриваемого целевого направления планируется завершить реконструкцию автомобильной дороги Южно-Сахалинск - Оха по параметрам IV категории, с ликвидацией грунтовых разрывов и устройством асфальтобетонного покрытия до пгт. Смирных (МО "Смирныховский городской округ"). Планируется выполнить реконструкцию участка дороги км 810 - км 796 за счет средств компании оператора проекта "Сахалин-1".

Таблица 27

Наименование объекта (мероприятия)	ГРБС	Форма собственности	Срок строительства/срок ввода в эксплуатацию (годы)	Мощность	Наличие проектно-сметной документации, заключения главгосэкспертизы	Период реализации, годы	Объем финансирования, тыс. рублей					Непосредственный результат	
							всего	федеральный бюджет	областной бюджет	местный бюджет	привлеченные средства		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
Реконструкция автомобильной дороги Южно-Сахалинск - Оха на участке км 771 + 500 - км 782	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Сахалинской области	Государственная	2016 - 2017 гг./2017 г.	10,5 км	Планируется к разработке в 2017 г.	2017	844520,6		844520,6				10,5 км
						2018	0,0		0,0				
						2019	0,0		0,0				
						2020	0,0		0,0				
						2021	0,0		0,0				
						2022	0,0		0,0				

В утвержденной Постановлением Правительства РФ от 05.12.2001 г. №848 (ред. от 21.02.2017 г.) «О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» предусмотрена реконструкция аэропортового комплекса г. Оха. Срок сдачи объекта в эксплуатацию – 2017 год. Описание мероприятия смотрите в таблице 28.

Таблица 28

Реконструкция аэропортового комплекса (г. Оха, Сахалинская область)

Описание	реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности, за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации
(в ред. Постановления Правительства РФ от 30.05.2016 N 485)	
Цели и основные задачи	обеспечение развития аэропортовой сети, увеличение объема авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение угрозы выбытия аэропорта из состава национальной опорной аэропортовой сети в стратегически значимом регионе Российской Федерации, улучшение транспортного обслуживания населения в регионе
Сроки реализации	за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации - реконструкция - 2016 - 2017 годы
(в ред. Постановления Правительства РФ от 30.05.2016 N 485)	
Объемы и источники финансирования	общий объем финансирования - 1000 млн. рублей за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации
(в ред. Постановления Правительства РФ от 30.05.2016 N 485)	

В дополнение к вышеизложенному предусматривается реализация следующих мероприятий:

- Реконструкция и благоустройство существующих автомобильных дорог местного значения;
- Капитальный ремонт и ремонт улично-дорожной сети в городе Охе и селах;
- Развитие инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения;
- Развитие инфраструктуры автомобильного транспорта и организации дорожного движения.

Мероприятия, направленные на развитие автомобильного транспорта носят комплексный характер и требуют многостороннего подхода, в связи с чем рассматриваются более подробно далее.

4.2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов

Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом. Движение общественного транспорта предлагается осуществлять по магистральным улицам города. Для повышения скоростных характеристик, уровня комфорта и удобства общественного транспорта на территории города Оха предлагается установка (демонтаж) автобусных павильонов, заездных карманов в количестве 30 шт.

Сложившиеся маршруты общественного транспорта на территории города Оха являются оптимальными не смотря на дублирование маршрутов и обеспечивают доступность социально-значимых объектов. Протяженность линий общественного транспорта на расчетный срок останется неизменным.

Для удовлетворения возрастающей транспортной подвижности населения в пределах муниципального образования проектом наряду с обновлением парка общественного транспорта, планируется перевод существующих транспортных средств на более экологически чистые виды топлива.

Для информирования населения на перспективу рассматривается установка светодиодных информационных табло содержащие информацию о маршрутах.

Прибытие и отправление пригородных и междугородних пассажирских автобусов предполагается выполнять с площади существующих вокзалов.

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

В целях повышения безопасности дорожного движения и улучшения обслуживания пользователей предусмотрено обустройство автомобильных дорог местного значения объектами дорожного сервиса и другими предприятиями, оказывающими услуги участникам движения.

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта автозаправочными станциями, станциями технического обслуживания и местами постоянного хранения обозначены в СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»:

- п. 11.19. Организация хранения индивидуального транспорта должна осуществляться исходя из обеспеченности гаражами и стоянками постоянного хранения не менее 90 %;

- п. 11.26. СТО следует проектировать из расчета 1 пост на 200 легковых автомобилей;

- п. 11.27. АЗС следует проектировать из расчета 1 топливо-раздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей.

Увеличение парка автомобилей потребует развития предприятий автосервиса, станций технического обслуживания. В соответствии с проведенными расчетами необходимо предусмотреть на расчетный срок:

- СТО суммарной мощностью 43 постов;
- АЗС суммарной мощностью 7 топливо-раздаточных колонок;
- сооружений для постоянного хранения транспорта жителей многоэтажной, среднеэтажной и малоэтажной застройки суммарной мощностью 7000 машино-мест.

В муниципальном образовании городской округ «Охинский» основными принципами размещения и строительства новых объектов постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей являются:

- сохранение существующих объектов хранения транспортных средств;
- продолжить сооружение боксовых гаражей;
- организовать открытые стоянки постоянного хранения;
- считать, что автомобили, принадлежащие населению, проживающему в индивидуальных домах, размещаются на соответствующих участках.

В дальнейшем необходимо предусматривать организацию мест стоянок автомобилей возле зданий общественного назначения с учётом прогнозируемого увеличения уровня автомобилизации населения. Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

1. Осуществление строительства гаражей для хранения личного легкового автотранспорта осуществляется в комплексе с жилыми домами на территории среднеэтажной и малоэтажной многоквартирной жилой застройки населенных пунктов;

2. Оборудование открытых стоянок для временного хранения автотранспорта предусматриваются в общественных центрах муниципального образования;

3. Организация общественных стоянок в местах наибольшего скопления автомобилей.

При подготовке проектной документации в обязательном порядке необходимо предусмотреть выполнение требований к размещению автостоянок для транспорта инвалидов в соответствии с СП 59.13330.2012.

В соответствии с п. 4.2.1 СП 59.13330.2012, на индивидуальных автостоянках на участке около или внутри зданий учреждений обслуживания следует выделять 10% мест (но не менее одного места) для транспорта инвалидов, в том числе 5% специализированных мест для автотранспорта инвалидов на кресле-коляске из расчета, при числе мест:

до 100 включительно – 5%, но не менее одного места;

от 101 до 200 – 5 мест и дополнительно 3%;

от 201 до 1000 – 8 мест и дополнительно 2%;

1001 место и более – 24 места плюс не менее 1% на каждые 100 мест свыше.

Места для личного автотранспорта инвалидов желательно размещать вблизи входа в предприятие или в учреждение, доступного для инвалидов, но не далее 50 м, от входа в жилое здание – не далее 100 м.

Площадки для остановки специализированных средств общественного транспорта, перевозящих только инвалидов (социальное такси), следует предусматривать на расстоянии не далее 100 м от входов в общественные здания.

Индивидуальный транспорт жителей индивидуальной жилой застройки планируется хранить на приусадебных участках. Предполагается, что ведомственные и грузовые автомобили будут находиться на хранении в коммунально-складской и промышленной зоне города.

4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

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.

Мероприятия по данному разделу:

1. Формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением;
2. Устройство велодорожек в поперечном профиле главных улиц;
3. Обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию без барьерной среды;
5. Организация пешеходных переходов;
6. Организация тротуаров в районах перспективной застройки;
7. Организация велосипедных дорожек.

Для поддержания экологически чистой среды, при небольших отрезках для корреспонденции, на территории города Оха Программой предусматривается система пешеходных улиц.

В городе Охе предусматривается капитальный ремонт тротуаров протяженностью 7,9 км и 2,0 км в селах согласно Подпрограмме «Совершенствование и развитие дорожного хозяйства на территории муниципального образования городской округ «Охинский» на 2015-2020 годы» муниципальной программы муниципального образования городской округ «Охинский» «Благоустройство и дорожное хозяйство в муниципальном образовании городской округ «Охинский» на 2015 – 2020 годы» утвержденной Постановлением Администрации муниципального образования городской округ «Охинский» «Благоустройство и дорожное хозяйство в муниципальном образовании городской округ «Охинский» на 2015 – 2020 годы» от 08.08.2014 №554.

Также предусмотрено строительство пешеходных дорожек в городе Охе и сельских населенных пунктах в соответствии с ПОДД.

Таблица 29

Ведомость размещения планируемых пешеходных дорожек (тротуаров) в городе
Оха

№ п/п	Объект установки	Протяженность (проектируемая), м
1.	ул. Промысловая	953
3.	ул. Крупской	1107
4.	ул. Школьная	3704
5.	ул. Чехова	697
6.	ул. Сезонный участок	319
7.	ул. Невельского	1382
9.	Подъезд к городскому кладбищу	562
10.	Подъезд к п. Геологов	2715
11.	ул. Никитюка	666
12.	ул. Цапко	439
13.	ул. Красноармейская	249
14.	ул. Карла Маркса	223
15.	ул. Победы	84
16.	ул. 60 лет СССР	898
18.	ул. Советская	907
19.	ул. Блюхера	606
20.	ул. Парковая	339
21.	ул. Красных Партизан	86
22.	ул. 50 лет Октября	964
24.	ул. Дзержинского	268
25.	ул. Лазо	755
26.	ул. Строительная	218
28.	ул. Вокзальная	274
32.	Межквартальный проезд 1	1007
	Итого	19422

Таблица 30

*Ведомость размещения планируемых пешеходных дорожек (тротуаров) сельских населенных пунктах

№ п/п	Объект установки	Протяженность (проектируемая), м
1	с. Восточное	
1.1	проезд от ул. Школьная	1574
1.2	ул. Береговая	1016
1.3	ул. Магаданская	1028
1.4	ул. Центральная	538

1.5	ул. Школьная	1211
2	с. Лагури	
2.1	подъезд к с. Лагури	853
3	с. Москальво	
3.1	дорога к котельной	608
3.2	ул. Байкальская	632
3.3	ул. Портовая 1	707
3.4	ул. Портовая 2	1130
3.5	ул. Советская 1	502
3.6	ул. Советская 2	529
3.7	ул. Советская от трассы	665
4	с. Некрасовка	
4.1	подъезд к с. Некрасовка	7610
5	с. Тунгор	
5.1	Межквартальный проезд 1	216
5.2	Межквартальный проезд 2	216
5.3	Межквартальный проезд 3	324
5.4	Межквартальный проезд 4	443
5.5	ул. Геофизиков	500
5.6	ул. Комсомольская	1924
5.7	ул. Ленина	982
5.8	ул. Нефтяников	865
5.9	ул. Рабочая	1726
6	Через с. Эхаби до с. Восточный	15394
	ИТОГО	41193

*проектирование и строительство пешеходных дорожек (тротуаров) сельских населенных пунктах предлагается на последующих стадиях разработки Программы

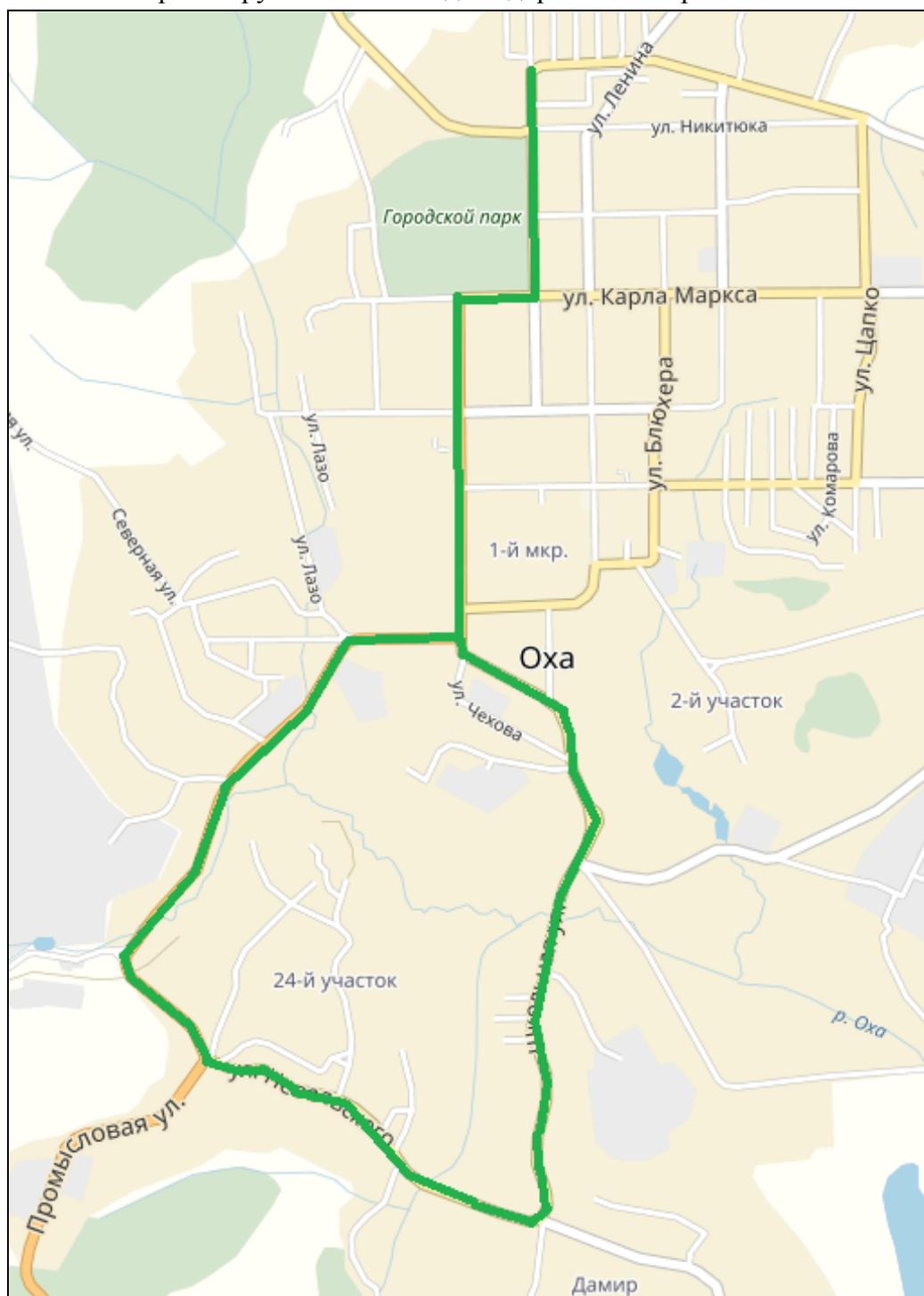
Программой предусматривается создание без барьерной среды для мало мобильных групп населения. С этой целью при проектировании общественных зданий должны предъявляться требования по устройству пандусов с нормативными уклонами, усовершенствованных покрытий тротуаров и всех необходимых требований, отнесённых к созданию без барьерной среды.

Программой предусматривается проектирование велосипедного движения. Велотрассы проходят с севера на юго-восток по улицам: 50 лет Октября – Карла Маркса – Блюхера – Красных Партизан – Дзержинского – Школьная – Невельского – Вокзальная – Лазо – Дзержинского - 50 лет Октября. Велотрассы устраиваются шириной 1 м в обе стороны на тротуарах города и выделяются маркировочной линией 1.15 и знаком 4.4 «Велосипедная дорожка». Общая протяженность велосипедных дорожек в черте города Оха составит 7,5 км. В рассматриваемом периоде предполагается организация велосипедных дорожек в рекреационных зонах с выходом на перспективные велотрассы.

Мероприятия по развитию велосипедного передвижения возможны к реализации как дополнительные из-за недостатка финансовых средств, при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

Рисунок 11

Проектируемая велосипедная дорожка на карте г. Оха



4.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб

В целях упорядочения организации дорожного движения планируется внедрение комплекса сбора и обработки информации о транспортных средствах, осуществляющих грузовые перевозки по автомобильным дорогам местного значения, включающих в себя установку системы видеофиксации и контроля потоков транспортных средств. Дополнительно возможна организация видеоконтроля на участках улично-дорожной сети с запрещенным движением грузового транспорта. Реализация мероприятий позволит обеспечить учет и анализ потоков грузового транспорта, повысить обоснованность принятия решений по развитию дорожной сети, а также применять меры административного воздействия к перевозчикам, нарушающим установленные правила перевозки грузов.

Предполагаемым мероприятием для организации потоков грузового транспорта в городе является организация транспортно-логистического центра, чтобы разгрузить территории населенного пункта от складских и транспортных объектов, формировать благоприятную урбанистическую среду, повысить уровень благоустройства.

Создание транспортно-логистического терминала позволит снизить уровень безработицы, улучшить экономическое состояние. Локализация логистической функции и внедрение современных технологий в эту сферу будет способствовать снижению издержек предприятий и организаций. Развитие транспортно-логистической функции города создаст предпосылки для повышения эффективности и снижения затрат всех предприятий, действующих на территории города, а также расположенных в области.

Основная специализация терминала города Оха предполагается в виде формирования и приёма товаров нефтегазового сектора, полезных ископаемых, рыболовства. Планируется оказывать следующие услуги: прием грузов и их хранение; подготовка грузов к перевозке; перегрузка с одного вида транспорта на другой; накопление и распределение грузов между потребителями; экспедиционное сопровождение; услуги по таможенному оформлению и др.

Основными задачами транспортно - логистического терминала являются:

Прямые услуги транспортного терминала. В первую очередь к прямым услугам относятся: техническое обслуживание транспорта, складирование грузов временного хранения и обеспечение сохранности грузов и транспорта, а также обеспечение питанием, ночлегом и отдыхом тех, кто сопровождает грузы.

Комплектация грузов. Основная задача транспортного узла - это формирование транспортных потоков. Приходящие грузы с одного направления комплектуются по нескольким направлениям и, наоборот, грузы нескольких направлений могут быть сформированы для дальнейшего следования в одном направлении. Эффективность комплектации грузов определяется знанием товарных потоков. Наличие гибкой тарифной политики по комплектации грузов для дальнейшего следования является основой для получения информации по грузопотокам.

Таможенное обслуживание. Оно обеспечивает работу международных товарных потоков. Таможенная очистка в совокупности с грузовым терминалом и с комплектацией грузов позволяет обслуживать в первую очередь те грузоперевозки, которые формируются российским бизнесом при торговле с другими странами.

Развитие производств, связанных с качественной упаковкой, сборкой, глубокой переработкой. Высокотехнологичное производство - это наличие множества производителей, чья продукция используется в одном потребительском изделии. Выбирается место сборки, которое приближено к потребителю. Обслуживание грузовых потоков позволяет на тех же территориях (на площадях, приближенных к грузовому терминалу) осуществлять сборку и иные производственные операции. Сборка и глубокая переработка позволяют повышать разнообразие, увеличивать рост ассортимента и номенклатуры поставляемой товарной продукции в область.

Размещение объектов предполагается в существующей производственной и коммунально-складской зоне.

Мероприятия по развитию инфраструктуры для транспортных средств коммунальных и дорожных служб в период реализации Программы не предусматриваются.

4.6. Мероприятия по развитию сети дорог поселений, городских округов

В целях повышения качественного уровня улично – дорожной сети муниципального образования городского округа «Охинский», снижения уровня аварийности, связанной с состоянием дорожного покрытия и доступности территорий перспективной застройки, предлагается в период действия Программы реализовать комплекс мероприятий по проектированию, строительству и реконструкции дорог муниципального образования городского округа «Охинский».

Основным направлением деятельности в области дорожного хозяйства является реализация мероприятий, связанных с обеспечением сохранности и поддержанием работоспособности автомобильных дорог общего пользования регионального и местного значения и искусственных сооружений на них (в первую очередь их содержание и ремонт, включая капитальный), а также строительством новых и модернизацией имеющихся дорог и искусственных сооружений на них.

В рамках задачи, предусматривающей увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям, предусмотрены мероприятия по реконструкции перегруженных движением участков автомобильных дорог, ликвидации грунтовых разрывов и реконструкции участков дорог, имеющих переходный тип дорожной одежды проезжей части, реконструкции искусственных сооружений для приведения их характеристик в соответствие с параметрами автомобильных дорог на соседних участках, повышения безопасности движения, увеличения грузоподъемности, долговечности и эксплуатационной надежности.

Основная задача проектируемой системы улиц и дорог – обеспечение удобных транспортных связей с наименьшими затратами времени жилых районов города Оха с промышленным районом, центром, устройствами внешнего транспорта, зонами отдыха и другими местами. С учетом функционального назначения улиц и дорог и интенсивности транспортного движения на отдельных участках назначены:

- Основные магистральные улицы;
- Магистральные улицы;
- Жилые улицы;
- Пешеходные улицы;
- Объездные дороги.

Основными магистральными улицами сохраняются ул. Промысловая, ул. Вокзальная, ул. Невельского, ул. Лазо, ул. Дзержинского. При этом магистральными улицами в городе предполагаются ул. 50 лет Октября, ул. Карла Маркса, ул. Блюхера, ул. Комсомольская, ул. Цапко, ул. Ленина.

Для решения проблемы загруженности улично-дорожной сети, в связи с возрастающим уровнем автомобилизации и подвижности населения, предусмотрена реализация мероприятий по реконструкции, существующих и строительству новых улиц и дорог.

Планируется проведение капитального ремонта автомобильной дороги по ул. Блюхера в г. Охе. Проектно-сметная документация разработана на основании задания на проектирование прил. К МК от 21.04.20016 №0361300002916000008-0258175-01 на «Разработку проектно-сметной документации по объекту: «Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул. Блюхера в г. Охе».

Таблица 31

Основные показатели по объекту капитального строительства

1	Вид	Капитальный ремонт
2	Категория дороги	Улица в жилой застройке
3	Строительная длина	0,260 км
4	Расчетная скорость	40 км/час
5	Ширина земляного полотна	20 м
6	Ширина проезжей части	6,0
7	Ширина укрепленной кромки	2*0,5 м
8	Ширина тротуара	1,5 м
9	Тип дорожной одежды и вид покрытия	Облегченный/асфальтобетон
10	Расчетная нагрузка на дорожную одежду	A10

Реконструкция автомобильной дороги от ул. Вокзальной до ТЭЦ в г. Охе.

Таблица 32

Основные показатели по объекту капитального строительства

1	Вид работ	Реконструкция
2	Категория дороги	Улицы местного значения - улицы и дороги научно-производственных, промышленных и коммунально-складских районов
3	Строительная длина	1,360 км
4	Расчетная скорость	40 км/час
5	Ширина земляного полотна	11,5-12,4 м
6	Ширина проезжей части	7,0 м
7	Ширина укрепленной кромки	2*0,5 м
8	Ширина обочины	1,5 м
9	Ширина тротуара	1,50-2,5 м
10	Тип дорожной одежды и вид покрытия	Облегченный/асфальтобетон
11	Расчетная нагрузка на дорожную одежду	A10

Также планируется капитальный ремонт автомобильной дороги по ул. Советской в г. Охе. Проектно-сметная документация не разработана.

Ул. Советская в г. Охе имеет обычный класс ответственности по "Техническому регламенту о безопасности зданий и сооружений". Ул. Советская по СП34.1333.2012 Актуализированная редакция СНиП 2.05.02 «Автомобильные дороги» имеет III техническую категорию.

На основании обследования по данным учета интенсивности движения, максимальная интенсивность движения по ул. Советской на 2016 год составляет 2834 транспортных единиц в сутки в оба направления. По составу движения преобладает легковой транспорт. Грузовой транспорт представлен автомобилями отечественного и иностранного производства грузоподъемностью не более 10 тонн.

Таблица 33

Основные технические параметры трассы

Основные параметры дорог	Данные обследования участка дороги	Нормы, установленные Для дорог III категории (СП 34.13330.2012)
Категория автомобильной	III	III

дороги		
Расчетная скорость, км/ч.	100	100
Число полос движения	2	2
Протяженность участка, км.	1,153	1,153
Ширина земляного полотна, м	11-18	12
Ширина проезжей части, м	6-7	7
Ширина укрепленной полосы обочины, м	0,5	0,5
Ширина обочин, м	1-3	1 (ширина определена ТЗ)
Поперечные уклоны проезжей части	0-10	20

Технические параметры существующей дороги не соответствуют действующим нормам, поэтому требуют доведения в нормативное состояние.

Капитальным ремонтом участка дороги предусматривается:

- устройство новой дорожной одежды, при несоответствии ее прочности транспортным нагрузкам с исправлением продольных и поперечных неровностей;
- усиление дорожной одежды на большем протяжении проектируемого участка, где наблюдаются поперечные трещины, пересекающие одну или две полосы движения, выкрашивание, выбоины, проломы асфальтобетона, разрушение кромки проезжей части;
- устройство тротуаров;
- устройство водоотводных лотков;
- устройство примыканий и съездов дорог;
- обустройство автомобильной дороги.

Земляное полотно

Земляное полотно проезжей части дороги устойчивое, просадок и размывов не имеет. Вмешательство в тело земляного полотна производится для устройства водоотводного лотка и устройства дорожной одежды. Укрепление откосов с правой стороны от оси дороги будет осуществляться засевом трав, а с левой, вдоль водоотводного лотка – засевом трав с укладкой геомата.

Параметры поперечного профиля земляного полотна:

- ширина проезжей части – 7,0 м
- поперечный уклон проезжей части – 20%.

Дорожная одежда

- ширина полосы движения – 3,5 м;
- число полос движения – 2 полосы;
- ширина проезжей части – 7,0 м;
- поперечный уклон профиля проезжей части – 20%.

Усиление асфальтобетонного покрытия с исправлением продольных и поперечных неровностей предусматривает укладку выравнивающего слоя покрытия и фрезерования.

Верхний слой покрытия укладывается единым слоем на протяжении всего ремонтируемого участка, с применением геосетки Армдор 100 в местах сопряжения участков полной замены и усиления дорожной одежды, а также над лотками в «рубашке».

Начало трассы ПК 0+00 соответствует пересечению осей ул.Блюхера и ул.Советская

Проезжая часть имеет две полосы движения, движение двустороннее.

Конец трассы ПК 11+53.43 соответствует пересечению осей ул. Советская и Объездной дороги г. Оха.

Проектирование дорожной одежды осуществлялось в соответствии с требованиями и рекомендациями СП34.13330.2012 и типового проекта «Дорожные одежды автомобильных дорог общего пользования» серия 3.503-71/88.

Подпрограммой «Совершенствование и развитие дорожного хозяйства на территории муниципального образования городской округ «Охинский» на 2015-2020 годы» муниципальной программы муниципального образования городской округ «Охинский» «Благоустройство и дорожное хозяйство в муниципальном образовании городской округ «Охинский» на 2015 – 2020 годы» утвержденной Постановлением Администрации муниципального образования городской округ «Охинский» «Благоустройство и дорожное хозяйство в муниципальном образовании городской округ «Охинский» на 2015 – 2020 годы» от 08.08.2014 №554, предусмотрены мероприятия по развитию сети дорог городского округа «Охинский».

Цели подпрограммы:

- сокращение доли автомобильных дорог общего пользования местного значения, не соответствующих нормативным требованиям, и развитие сети автомобильных дорог, обеспечивающих безопасный пропуск транспортных потоков с высоким уровнем удобства;

- повышение уровня благоустройства территории муниципального образования городской округ «Охинский» в части муниципального дорожного хозяйства;

- улучшение качественного и комфортного уровня жизни населения.

Задачи муниципальной подпрограммы:

- приведение местной сети автомобильных дорог общего пользования местного значения, а также мостов и иных искусственных дорожных сооружений в соответствие с нормативными требованиями к транспортно-эксплуатационному состоянию;

- обеспечение нормативного содержания УДС городского округа;

- внедрение новых технологий, позволяющих минимизировать затраты при ремонте и содержании дорог.

К завершению реализации подпрограммы планируется:

- увеличение доли протяженности капитально отремонтированных автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям, от общей протяженности дорог на 6,45 км к 2020 году; в качественном выражении:

- улучшение состояния УДС городского округа;
- создание оптимальной системы финансирования дорожного хозяйства;
- благоустроенность населенных пунктов поселения;
- улучшение безопасности дорожного движения.

Таблица 34

Перечень подпрограммных мероприятий

№ п/ п	Наименование мероприятий	Ответственный исполнитель /соисполнитель/ участник	Срок начала реализаци и	Срок конца реализаци и	Ожидаемый непосредственный результат		Связь с целевыми показателями (индикаторами) муниципальной программы (подпрограммы)
					(краткое описание)	Значение (по годам реализации)	
1	2	3	4	5	6	7	8
	Содержание автомобильных дорог и инженерных сооружений на них в границах городских округов и поселений в рамках благоустройства	Отдел ЖКХ, МТ, ЭиС, МУП «Охаавтотранс»	2015	2020	- обеспечение круглогодичного поддержания надлежащего технического состояния на автомобильных дорогах общего пользования местного значения и искусственных дорожных сооружений, а также обеспечение безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах; - решение задач по приведению автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных дорожных сооружений, а также искусственных сооружений в соответствие с нормативными	2015-2020 44,6% 2015-2020 52,265 км	-Доля протяжённости дорог в границах городского округа и поселений, соответствующих нормативным требованиям, от общей протяжённости дорог муниципального образования -Протяженность городских и сельских дорог

					требованиями к транспортно-эксплуатационному состоянию.		
2	Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения(вне населенных пунктов) Лот №1.а/д Оха-Москальво, подъезд к с. Некрасовка	Отдел ЖКХ, МТ, ЭиС, ООО «Стройтранс»	2015	2020	- обеспечение круглогодичного поддержания надлежащего технического состояния на автомобильных дорогах общего пользования местного значения и искусственных дорожных сооружений, а также обеспечение безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах; - решение задач по приведению автомобильных дорог общего пользования местного значения и	2015-2020 39,2%	-Доля протяжённости дороги (вне населенных пунктов) Оха-Москальво, подъезд к с.Некрасовка, соответствующей нормативным требованиям, от общей протяжённости дорог - протяженность дороги Оха - Москальво, подъезд к с.Некрасовка,
						2015-2020 45,886 км	

3	Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения (вне населенных пунктов) Лот №1.а/д от поворота на село Эхаби до села Восточное; подъезд к с. Сабо.	Отдел ЖКХ, МТ, ЭиС, ООО «ТВМ»	2015	2020	искусственных дорожных сооружений, а также искусственных сооружений в соответствие с нормативными требованиями к транспортно-эксплуатационному состоянию.	2015-2020 16,2% 2015-2020 18,934 км	-Доля протяженности дороги (вне населенных пунктов) от поворота на село Эхаби до села Восточное, соответствующей нормативным требованиям, от общей протяженности дорог -Протяженность автодороги от поворота на село Эхаби до села Восточное
4	Капитальный ремонт автомобильных дорог местного значения в границах городского округа(вне границ населенных	Отдел ЖКХ, МТ, ЭиС, ООО «ТВМ»	2015	2020	- обеспечение проведения комплекса работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог.	2017-0,9%; 2018-0,94%; 2019-0,98%; 2020- 1,02%. 2017-1,05 км; 2018- 1,10 км;	-Доля капитально отремонтированных дорог от общей протяженности дорог в границах городского округа (вне границ населенных пунктов) -Протяженность капитально

	пунктов)					2019- 1,15 км; 2020- 1,20 км;	отремонтированных дорог (вне границ населенных пунктов)
5	Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог в г. Охе и селах	Отдел ЖКХ, МТ, ЭиС, ООО «Труд- Сахалин»	2015	2020	- решение задачи по приведению УДС города и сел соответствие с нормативными требованиями к транспортно- эксплуатационному состоянию; - обеспечение проведения комплекса работ по восстановлению транспортно- эксплуатационных характеристик автомобильных дорог.	2017- 4,27%; 2018- 4,48%; 2019- 4,70%; 2020- 5,12%. 2017- 5,00 км; 2018- 5,25 км; 2019- 5,50 км; 2020- 6,00 км;	-Доля капитально отремонтированных дорог от общей протяженности дорог муниципального образования -Протяженность капитально отремонтированных дорог в г. Охе и селах.

На равне с представленными выше мероприятиями, направленными на расширение улично-дорожной сети, снижению нагрузки на улично-дорожную сеть и ее оптимизации необходимо выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями. Для исключения подтопления и разрушения дорожной инфраструктуры необходимо регулярно выполнять работы по очистке ливневой канализации, а также производить замену, разрушенных или поврежденных участков ливневой канализации. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.

Особые условия реконструкции дорог:

- Дорожно-климатический район – II;
- Среднегодовая температура воздуха, ($-2,2$ °C);
- Средняя минимальная t^0 за год, °C ($-5,5$);

Климатическая характеристика района:

- Абсолютный максимум температуры – ($+38$ °C);
- Абсолютный минимум температуры воздуха – (-43 °C);
- Средняя минимальная t^0 за год, °C ($-5,5$);
- Средняя максимальная t^0 за год, °C ($+2,5$);
- Среднемесячная t^0 наиболее холодного месяца - ($-18,3$ °C);
- Вес снегового покрова (VI снеговой район) – 400 кгс/м²;
- Ветровая нагрузка – 73 кг/м².

Нормативная глубина сезонного промерзания грунтов:

- Для суглинков и глин – $2,00$ м;
- Для песчаных грунтов – $2,43$ м.

Фоновая (исходная) сейсмичность района определена 9 баллов для средних грунтовых условий (II категория грунтов по сейсмическим свойствам).

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

Основными причинами снижения безопасности дорожного движения и повышения загруженности дорог являются:

- постоянно возрастающая мобильность населения;
- пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников движения;
- неудовлетворительное состояние автомобильных дорог;
- недостаточный технический уровень дорожного хозяйства;
- несовершенство технических средств организации дорожного движения.

Чтобы не допустить негативного развития ситуации, необходимо провести следующие мероприятия на территории муниципального образования городского округа «Охинский»:

- создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети муниципального образования;
- повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди участников дорожного движения, в том числе среди несовершеннолетних;
- развитие системы оказания помощи пострадавшим в ДТП;
- своевременная обработка противогололедными материалами;
- нанесение в летний период времени горизонтальной разметки, с применением современных лакокрасочных и световозвращающих материалов;
- ремонт дорожного покрытия;
- **установка в летний период искусственных дорожных неровностей;**
- **установка барьерных ограждений;**
- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования, установка средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков), содержание дорожной разметки, установка ограждений, установка светофорных объектов.

Одним из действенных средств управления дорожным движением являются дорожные знаки. Малый объем капитальных вложений, быстрота и возможность постепенного выполнения работ, отсутствие необходимости закрытия участков улично-дорожной сети, послужило причиной для рекомендации включения работ по установке дорожных знаков в разряд первостепенных мероприятий.

Улично-дорожная сеть в городском округе «Охинский» оборудована знаками со световозвращающей поверхностью. Знаки установлены на отдельно стоящих стойках, существующих опорах освещения, совместно со светофорами, на павильонах остановочных пунктов, на стенах зданий. По результатам обследования размещения дорожных знаков на улично-дорожной сети выявлена недостаточная обеспеченность дорожными знаками. Требуется установка дополнительных дорожных знаков в соответствии с ПОДД городского округа «Охинский».

Предполагается установка пешеходных ограждений в соответствии с проектами организации дорожного движения.

Постановлением Администрации муниципального образования городской округ «Охинский» от 16.12.2013 №1009 утверждена муниципальная программа муниципального образования городской округ «Охинский» «Повышение безопасности дорожного движения в муниципальном образовании городской округ «Охинский» в 2014-2020 годах».

Целями программы являются:

- сокращение смертности от дорожно-транспортных происшествий к 2020 году на 85,7% по сравнению с 2012 годом, в том числе детской смертности;
- сокращение социального риска к 2020 году на 83,1% по сравнению с 2012 годом;

- сокращение транспортного риска к 2020 году на 87,0% по сравнению с 2012 годом;
- снижение тяжести последствий к 2020 году на 60,2% по сравнению с 2012 годом;
- снижение уровня дорожно-транспортного травматизма в муниципальном образовании городской округ «Охинский» до уровня среднероссийского показателя.

Задачи муниципальной программы:

- создание безопасных условий для населения на дорогах Сахалинской области;
- сокращение детского дорожно-транспортного травматизма;
- предотвращение дорожно-транспортных происшествий, вероятность гибели людей, в которых наиболее высока;
- сокращение времени прибытия соответствующих служб на место дорожно-транспортного происшествия,
- повышение эффективности их деятельности по оказанию первой помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий;
- совершенствование системы управления деятельностью по повышению безопасности дорожного движения;
- повышение правосознания и ответственности участников дорожного движения;
- предупреждение опасного поведения участников дорожного движения.

Сокращение в 2020 году количества погибших в результате дорожно-транспортных происшествий:

- сокращение смертности от дорожно-транспортных происшествий к 2020 году на 85,7%;
- сокращение социального риска к 2020 году на 83,1%;
- сокращение транспортного риска к 2020 году на 87,0%;
- снижение тяжести последствий к 2020 году на 60,2%;
- снижение уровня дорожно-транспортного травматизма в муниципальном образовании городской округ «Охинский» до уровня среднероссийского показателя.

В соответствии с изменениями в Постановление администрации муниципального образования городской округ «Охинский» от 16.12.2013 № 1009 «Об утверждении муниципальной программы муниципального образования городской округ «Охинский» «Повышение безопасности дорожного движения в муниципальном образовании городской округ «Охинский» в 2014-2020 годах» от 17.01.2017 №20, в таблице ниже представлен перечень мероприятий муниципальной программы.

Таблица 35

Перечень мероприятий муниципальной программы

Наименование мероприятий	Ответственный исполнитель	Ожидаемый непосредственный результат, показатель (индикатор)		Связь с показателями (индикаторами) муниципальной программы	Срок окончания реализации
		Краткое описание	Значение (по годам реализации)		
Мероприятие 1: Мероприятия, направленные на повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения	Администрация муниципального образования ГО «Охинский», МКУ «УКС городского округа «Охинский»	Обеспечение безопасности участников дорожного движения. Профилактика и пресечение нарушений ПДД. Снижение внешних факторов смертности среди населения от ДТП. Повышение культуры поведения на дорогах Охинского района среди участников дорожного движения, формирование у участников дорожного движения стереотипов безопасного поведения	Снижение количества нарушений ПДД. Снижение смертности от ДТП и числа пострадавших в них граждан	1. Количество погибших и травмированных в ДТП граждан. 2. Сравнительный анализ показателей аварийности	2017 - 2020
Мероприятие 2: Организационно-планировочные	Администрация муниципального образования	Повышение безопасности граждан, участвующих в	Снижение количества погибших и	Количество ДТП, сопутствующей причиной которых	2017 - 2020

и инженерные меры, направленные на совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов	ГО «Охинский», МКУ «УКС городского округа «Охинский», Комитет по управлению муниципальным имуществом и экономике муниципального образования ГО «Охинский»	дорожном движении	пострадавших в ДТП пешеходов, а также обеспечение безопасных условий движения для водителей транспортных средств	явились неудовлетворительные дорожные условия	
Мероприятие 3: Мероприятия, направленные на развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов, повышение безопасности дорожных условий	КУ «УКС городского округа «Охинский»	Повышение безопасности дорожного движения на пешеходных переходах	Повышение пропускной способности улично-дорожной сети	Количество ДТП, сопутствующей причиной которых явились неудовлетворительные дорожные условия	2017 - 2020

В рамках автоматизированной системы управления дорожным движением возможно использование видеонаблюдения за ситуацией в «узких местах» улично-дорожной сети – посредством применения видеокамер. Видеонаблюдение позволяет в реальном масштабе времени оценить качество координированного управления движением, обнаружить затор или ДТП и оперативно принять соответствующие меры, для чего видеокамеры должны осуществлять круговой обзор перекрестка. Аппаратуру поста наблюдения (мониторы, регистраторы, мультиплексоры, накопители) рекомендуется устанавливать в помещении ЦУПа или в помещении дежурной части ГИБДД.

Если в расчетный срок данные мероприятия осуществляются, то прогноз показателей безопасности дорожного движения будет благоприятный.

При подготовке проектной документации в обязательном порядке необходимо предусмотреть выполнение мероприятий по обеспечению доступности зданий и сооружений для маломобильных групп населения согласно СНиП 35-01-2001 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения», в том числе устройство:

- пониженных бортов в местах наземных переходов, а также изменения конструкций покрытия тротуаров в местах подходов к переходам для ориентации инвалидов по зрению с изменением окраски асфальта;

- пешеходных ограждений в местах движения инвалидов, на участках, граничащих с высокими откосами и подпорными стенками;

- пандусов и двухуровневых поручней, а также горизонтальных площадок для отдыха – на лестничных сходах;

- звуковых устройств для слабовидящих на светофорных объектах;

- дорожных знаков и указателей, предупреждающих о движении инвалидов.

Повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения предусматривает формирование знаний и навыков по безопасному дорожному движению, информирование о ситуациях, потенциально приводящих к ДТП, повышение культуры на дорогах, создание в обществе нетерпимости к фактам пренебрежения социально-правовыми нормами и правового нигилизма на дорогах.

Реализация организационно-планировочных и инженерных мер, направленных на совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов предусматривают обеспечение безопасного участия пешеходов в дорожном движении, устранение и профилактика возникновения опасных участков дорожного движения, пробок и заторов, организацию транспортного планирования с целью обеспечения безопасного и эффективного движения.

Мероприятия, направленные на развитие системы оказания помощи пострадавшим в ДТП предусматривают обеспечение оперативности и качества оказания медицинской помощи пострадавшим в ДТП, обеспечение территориальной доступности медицинских учреждений, повышение уровня координации служб, участвующих в оказании помощи пострадавшим в ДТП, а также сокращение времени проведения спасательных работ при

ДТП на дорогах области и совершенствование деятельности подразделений противопожарной службы и поисково-спасательных отрядов области при спасении и оказании помощи пострадавшим в ДТП.

В целях повышения безопасности дорожного движения на территории города Оха следует предусмотреть установку светофоров типа Т7 на перекрестке ул. Комсомольская - ул. Дзержинского. Светофор на солнечных батареях для пешеходных переходов позволяет водителям за десятки метров идентифицировать пешеходный переход и заблаговременно обеспечить безопасный режим движения.

Рисунок 12

Светофор типа Т7



Используемые в светофоре светодиоды являются наиболее долговечными источниками света и обладают низким энергопотреблением, что позволяет использовать солнечные батареи для обеспечения их электропитания. Установка светофора на солнечной батарее не требует устройства траншей, закупки и защиты кабеля, рекультивации траншей, подключения к электросети, оплаты за электроэнергию.

Преимущества разработки:

1. Возможность круглосуточной работы
2. Не требует подключения к сети
3. Работа без подзарядки до 5 суток
4. Степень защиты IP 54
5. Зарядка в пасмурную погоду
6. Автоматическое включение в темное время суток
7. Легкость и быстрота монтажа
8. Ударопрочная конструкция
9. Монтаж на ранее установленные дорожные знаки.

4.8 Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем

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

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

ИТС должна решать следующие основные задачи:

- обеспечение повышения пропускной способности транспортной инфраструктуры;
- обеспечение снижения нагрузки на транспортную инфраструктуру от индивидуального и грузового автомобильного транспорта без ущерба для мобильности населения;
- повышение надежности и безопасности функционирования транспортного комплекса;
- повышение удобства пользования услугами транспортного комплекса города.

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

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

- обеспечения актуальной и достоверной информацией о функционировании транспортного комплекса всех участников движения, органов управления транспортным комплексом, участников транспортной деятельности и потребителей услуг транспортного комплекса;
- управления транспортными потоками с минимизацией задержек транспортных средств (в первую очередь городского пассажирского транспорта) и негативного влияния на окружающую среду;
- автоматизации контроля нарушений правил дорожного движения, особенно тех которые влияют на пропускную способность улично-дорожной сети и безопасность движения;
- управления работой пассажирского транспорта, обеспечению надежности его работы и увеличению скорости и регулярности движения;
- мониторинга погодных условий и состояния окружающей среды;

- электронных платежей за транспортные услуги;

Важной является задача по интеграции работы указанных систем между собой.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Основными путями снижения транспортной нагрузки в условиях сформировавшейся городской среды являются переориентация передвижений населения с индивидуального на городской общественный пассажирский транспорт, повышение «разумности» поведения участников движения за счет повышения их информированности, введение ограничительных мер и обеспечение контроля за их

соблюдением. Все это работает только в сочетании с повышением качества работы общественного транспорта.

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

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

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

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

Необходимо предусмотреть обустройство общественного и коммунального транспорта **спутниковой системой ГЛОНАСС, автоинформаторами. Внедрение спутниковой системы позволяет потребителям получить информацию о движении городского пассажирского транспорта в режиме реального времени** с помощью систем Яндекс-транспорт и «Умный транспорт». Внедрение систем на транспорте коммунальных служб предусматривается собственниками транспорта.

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

Практическая реализация ИТС в городском округе «Охинский» позволит существенно улучшить качество транспортного обслуживания населения и своевременно принимать управленческие решения по транспортной отрасли.

4.9 Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения

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. Для снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и возникающих ущербов необходимо:

- уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств;

- стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (ненефтяного происхождения) топливо-энергетических ресурсов.

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматривается реализация следующих мероприятий:

- разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;

- обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

Реализация указанных мер будет осуществляться на основе повышения экологических требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог. Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог.

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо стимулировать увеличение применения автомобилей с более высоким экологическим классом.

Одним из мероприятий, направленных на снижение негативного воздействия на окружающую среду является мероприятия по озеленению придорожных полос и изменению режимов работы улично-дорожной сети со снижением загруженности дорог. Дополнительным фактором снижения нагрузки является повышение востребованности общественного транспорта.

4.10 Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения, предусмотрены мероприятия, направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог, создание интеллектуальных систем организации движения, развитие надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства и обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

Создание информационно-аналитической системы управления общественным транспортом обусловлено необходимостью повышения эффективности управления общественным транспортом и мониторинга его функционирования. Основными задачами данной системы являются:

1. Осуществление мониторинга функционирования общественного транспорта;
2. Формирование и оптимизация единой маршрутной сети общественного транспорта;
3. Осуществление единого диспетчерского управления общественным транспортом.

Единая дежурно-диспетчерская служба на территории муниципального образования городской округ «Охинский» с использованием навигационной системы ГЛОНАСС/GPS отсутствует. Данная система осуществляет контроль за работой общественного транспорта по следующим параметрам:

- 1) нахождение автобусов на маршрутах;
- 2) время начала и окончания работы автобусов на маршрутах;
- 3) интервалы движения согласно расписания;
- 4) отклонение от заданного маршрута.

Необходимо предусмотреть обустройство общественного и коммунального транспорта **спутниковой системой ГЛОНАСС, автоинформаторами. Внедрение спутниковой системы позволяет потребителям получить информацию о движении городского пассажирского транспорта в режиме реального времени с помощью систем Яндекс-транспорт и «Умный транспорт».**

Осуществление диспетчерского управления общественным транспортом обеспечивает оперативное управление общественным транспортом и формирует объективную информацию о его функционировании. Для этого планируется в рамках информационно-аналитической системы управления общественным транспортом информационно объединить центральные диспетчерские службы муниципального образования, диспетчерские пункты на транспортных предприятиях.

Диспетчерское управление общественным транспортом обеспечит:

- повышение качества транспортного обслуживания населения за счет непрерывного автоматизированного контроля движения в режиме реального времени;
- координацию и синхронизацию работы всех видов общественного транспорта за

счет увязки интервалов движения по периодам дня на соприкасающихся маршрутах;

- повышение эффективности использования подвижного состава за счет сокращения непроизводительных потерь времени на маршруте и рационального использования подвижного состава и резерва на наиболее загруженных направлениях;

- повышение безопасности пассажирских перевозок за счет оперативного оповещения водителей транспортных средств об авариях и чрезвычайных ситуациях на маршрутной сети и информационного обеспечения мероприятий по ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий и чрезвычайных ситуаций посредством организации связи водителей транспортных средств, участников дорожно-транспортных происшествий с представителями оперативных служб (скорая помощь, полиция и др.);

- предоставление информации населению о расписаниях движения общественного транспорта через информационно-телекоммуникационную сеть Интернет;

- оперативное информирование пассажиров на остановках общественного транспорта с помощью остановочных табло об ожидаемом времени прибытия (отправления) общественного транспорта, номере маршрута и фактическом времени прибытия очередного транспортного средства;

- полный переход на автоматизированный учет и контроль организации работы транспортного комплекса путем интеграции вокзалов, автостанций, транспортных предприятий и транспортных средств в единое информационное пространство.

Внедрение интеллектуальных систем на всем общественном транспорте рассматривается как основное мероприятие на срок действия программы.



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

Раздел включает в себя, с разбивкой по годам, оценку стоимости основных мероприятий по реализации Программы. Основной целью Программы является развитие современной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение доступности и безопасности услуг транспортного комплекса для населения муниципального образования городского округа «Охинский».

Для достижения основной цели программы необходимо решить следующие задачи:

- выполнение комплекса работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности (ремонт дорог);
- выполнение комплекса работ по замене или восстановлению конструктивных элементов автомобильных дорог, дорожных сооружений и их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильных дорог и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности (капитальный ремонт дорог и сооружений на них);
- подготовка проектной документации на капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них.

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства федерального бюджета, областного бюджета, бюджета муниципального района и муниципального образования городского округа «Охинский», 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.

Транспортная система муниципального образования городского округа «Охинский» является элементом транспортной системы Сахалинской области, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного

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

При реализации Программы предполагается привлечение финансирования из средств дорожного фонда.

Ресурсное обеспечение реализации муниципальной программы 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 на конкретном объекте 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 на основании изучения местных условий и конкретных специфических функций строящегося объекта.

Стоимость разработки проектной документации объектов капитального строительства определена на основании «Справочников базовых цен на проектные работы для строительства». Базовая цена проектных работ устанавливается в зависимости от основных натуральных показателей проектируемых объектов и приводится к текущему уровню цен умножением на коэффициент, отражающий инфляционные процессы на момент определения цены проектных работ для строительства согласно Письму № 41695-ХМ/09 от 09.12.2016г. Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации.

Ориентировочная стоимость строительства зданий и сооружений определена по проектам объектов-аналогов, Каталогах проектов повторного применения для строительства объектов социальной и инженерной инфраструктур, Укрупненным нормативам цены строительства, по существующим сборникам ФЕР в ценах и нормах 2001 года, а также с использованием сборников УПВС в ценах и нормах 1969 года. Стоимость работ пересчитана в цены 2017 года с коэффициентами согласно:

- Постановлению № 94 от 11.05.1983г. Государственного комитета СССР по делам строительства;

- Письму № 14-Д от 06.09.1990г. Государственного комитета СССР по делам строительства;

- Письму № 15-149/6 от 24.09.1990г. Государственного комитета РСФСР по делам строительства;

- Письму № 2836-ИП/12/ГС от 03.12.2012г. Министерства регионального развития Российской Федерации;

- Письму № 21790-АК/Д03 от 05.10.2011г. Министерства регионального развития Российской Федерации;

- Письму № 3004-ЛС/08 от 06.02.2015 г. Минстроя Российской Федерации. Расчетная стоимость мероприятий указана с применением индексов-дефляторов, определяемым на основании данных Министерства экономического развития Российской Федерации.

Определение стоимости на разных этапах проектирования должно осуществляться различными методиками. На предпроектной стадии при обосновании инвестиций определяется предварительная (расчетная) стоимость строительства. Проекта на этой стадии еще нет, поэтому 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 таблице 59. Включает в себя оценку величины необходимых капитальных вложений в строительство и реконструкцию транспортной инфраструктуры, выполненную на основании укрупненных сметных нормативов для объектов непромышленного назначения и инженерной инфраструктуры, утвержденных федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере строительства, либо принятую по объектам - аналогам по видам капитального строительства и видам работ.

Таблица 36

Объем средств на реализацию программы

Наименование мероприятия	Финансовые потребности, тыс. руб.							Источник финансирования
	всего	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	2022-2027 годы	
Реконструкция автомобильной дороги Южно-Сахалинск – Оха на участках км 771 + 500 – км 782	844520,6	844520,6						ФБ, ОБ
Реконструкция автомобильной дороги Южно-Сахалинск – Оха на участках км 782 – км 796	140600	140600,0						ФБ, ОБ
Реконструкция аэродрома Оха	1000000	1000000,0						ФБ
Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул. Блюхера в г. Охе**	38416,2						38416,20	ФБ, ОБ, МБР, МБ
Реконструкция автомобильной дороги от ул. Вокзальной до ТЭЦ в г. Охе**	177913,17						177913,17	ФБ, ОБ, МБР, МБ
Обустройство подходов к пешеходным переходам	1228,8		628,8	600,0				МБ
Установка и капитальный ремонт автобусных павильонов	3897,4			980,0	1458,7	1458,7		МБ
Обустройство остановочной площадки автобусным павильоном в с. Тунгор	250	250,0						МБ
Устройство искусственной дорожной неровности	672	168,0	168,0	168,0	168,0			МБ

Приобретение дорожных знаков уличной дорожной сети	1500		300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	МБ
Строительство, реконструкция, техническое перевооружение светофорных объектов	4082	1 082,0		1 500,0	1 500,0			МБ
Обустройство ограждениями опасных участков улично-дорожной сети	1558,6		558,6	500,0	500,0			МБ
Установка барьерных ограждений	2273,8		1136,9		1136,9			МБ
Установка светофоров типа Т7 в г. Охе на перекрестке ул. Комсомольская - ул. Держинского	6161,4				880,7	880,7	4400,0	МБ
Оснащение дорожной техники системами ГЛОНАСС	660		330,0	330,0				МБ
Оснащение муниципальных транспортных средств системами всестороннего видеонаблюдения	1478,4		739,2	739,2				МБ
Благоустройство. Содержание автомобильных дорог и инженерных сооружений на них в границах городских округов и поселений в рамках благоустройства	165416,7	11668,9	12252,3	12864,9	13508,2	14208,2	100914,2	МБ
Содержание автомобильной дороги "Оха-Москальво"; подъезд к с. Некрасовка	358412,5	25378,9	26647,8	27980,2	29379,2	30828,2	218198,2	МБ
Содержание автомобильной дороги поворота на село Эхаби до села Восточное; подъезд к с. Сабо	148566,5	10467,0	10990,4	11539,9	12116,9	12721,9	90730,4	МБ
Капитальный ремонт автомобильных дорог	223476,3	15750,0	16537,5	17364,4	18232,6	19142,8	136449,0	МБ

местного значения в границах городского округа (вне границ населенных пунктов)								
Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог в г.Охе и селах	312846,2	22032,2	23133,8	24290,4	25505,0	26779,6	191105,2	МБ
Капитальный ремонт тротуаров в г. Охе	135521,8	9091,4	9546,0	10023,3	10524,5		96336,6	МБ
Капитальный ремонт тротуаров в селах	11195,77	2400	2600	3000	3195,77			МБ
Установка автобусных павильонов	1500	375,0	375,0	375,0	375,0			МБ
Капитальный ремонт наружного освещения г. Охи Ул. Карла Маркса, д. 28/1, 50, 50/1, 52	461,2	461,2						МБ
Капитальный ремонт наружного освещения г. Охи От ул. 60 лет СССР, 9 до ул. Комсомольская, 2	922,4	922,4						МБ
Капитальный ремонт наружного освещения г. Охи Ул. Дзержинского (возле ГИБДД)	92,2	92,2						МБ
Капитальный ремонт наружного освещения г. Охи Ул. Геофизиков (0,30 км)	922,4		922,4					МБ
Капитальный ремонт наружного освещения г. Охи Ул. Карла Маркса от ул. Цапко до объездной дороги (0,36 км)	1107			1107,0				МБ
Капитальный ремонт наружного освещения г. Охи Ул. Нефтянников	922,4			922,4				МБ

Капитальный ремонт наружного освещения г. Охи 2-й участок от ул. Блюхера	1840		1840					МБ
Восстановление (ремонт) освещения г Оха, ул. Военный участок, дом 2	131,8	131,8						МБ
Восстановление (ремонт) освещения г Оха, ул. Советская 22Б, Советская 2/3	240	240						МБ
Восстановление (ремонт) освещения село Некрасовка ул. Горная (0,32 км)	1120	1120						МБ
Восстановление (ремонт) освещения село Некрасовка ул. Рыбацкая (0,45 км)	1360	1360						МБ
Восстановление (ремонт) освещения село Некрасовка ул. Клубная (0,28 км)	954		954					МБ
Восстановление (ремонт) освещения село Некрасовка ул. Чайка (0,40 км)	1293,6		1293,6					МБ
Восстановление (ремонт) освещения село Некрасовка ул. Юргана (Новая) (0,38 км)	1280				1280			МБ
Восстановление (ремонт) освещения село Некрасовка Ул. Октябрьская	400			400				МБ
Восстановление (ремонт) освещения село Некрасовка ул. Лесная	400			400				МБ
Восстановление (ремонт) освещения село Некрасовка ул. Зеленая	400			400				МБ

Восстановление (ремонт) освещения село Некрасовка ул. Парковая	400			400				МБ
Восстановление (ремонт) освещения село Москальво ул. 1-я портовая	320			320				МБ
Восстановление (ремонт) освещения село Москальво ул. 2-я портовая (водяная колонка)	80				80			МБ
Восстановление (ремонт) освещения село Москальво Ул. Советская, д. 3, 10 - 12, 46 - 47, 61 - 62	240		240					МБ
Восстановление (ремонт) освещения село Москальво Территория сельской площади	160			160				МБ
Восстановление (ремонт) освещения село Восточное ул. Береговая, д. 7, 11, 13, 15	660,6			660,6				МБ
Восстановление (ремонт) освещения село Восточное ул. Школьная, д. 8А, 11А, 20	480			480				МБ
Восстановление (ремонт) освещения село Восточное ул. Магаданская	480				480			МБ
Восстановление (ремонт) освещения село Тунгор Ул. Нефтяников, д. 2, 2а - 6, 8	720				720			МБ
Восстановление (ремонт) освещения село Тунгор Детская площадка ул. Ленина 11	80				80			МБ
Восстановление (ремонт) освещения село Тунгор Детская площадка ул. Ленина 1А	80				80			МБ

Восстановление (ремонт) освещения поселок Лагури ул. Ленина, дом 1	160				160			МБ
Восстановление (ремонт) освещения поселок Лагури ул. Ленина, дом 15	320				320			МБ
Восстановление (ремонт) освещения поселок Лагури ул. Ленина, дом 50	80				80			МБ
Капитальный ремонт лотков ливневой канализации	37039,8	2625,0	2756,3	2894,1	3038,8	3186,8	22538,8	МБ
Реконструкция автомобильной дороги в г. Оха по ул. Крупской	47930,43						47930,43	ФБ, ОБ, МБР, МБ
Реконструкция автомобильной дороги в г. Оха по ул. Чехова	10906,8						10906,80	ФБ, ОБ, МБР, МБ
Реконструкция автомобильной дороги в г. Оха по ул. Сезонный участок	20475,71						20475,71	ФБ, ОБ, МБР, МБ
Реконструкция автомобильной дороги в г. Оха по пер. Физкультурный	11633,92						11633,92	ФБ, ОБ, МБР, МБ
Реконструкция автомобильной дороги в г. Оха по ул. Объездная	125035,64						125035,64	ФБ, ОБ, МБР, МБ
Реконструкция автомобильной дороги от ул. 50-лет Октября до кладбища	43181,63						43181,63	ФБ, ОБ, МБР, МБ
Развитие придорожной инфраструктуры обслуживания	0	0	0	0	0	0	0	ВИ

Строительство автостоянок около объектов обслуживания	0	0	0	0	0	0	0	ВИ
Создание инфраструктуры автосервиса	0	0	0	0	0	0	0	ВИ
Создание транспортно-логистического терминала в районе г. Оха	0	0	0	0	0	0	0	ВИ
Организация безбарьерной среды для маломобильных групп населения (устройство пандусов возле социально-значимых объектов, укладка тактильной плитки на пересечении ул. Комсомольская-Блюхера, Карла Маркса-Дзержинского, Дзержинского-Красных Партизан	100,0	0	25,0	25,0	25,0	25,0	0	МБ, ВИ
Всего								

*ФБ – федеральный бюджет, ОБ – областной бюджет, МБР – бюджет района, МБ – местный бюджет муниципального образования городской округ «Охинский», ВИ – внебюджетные источники.

** на основе утвержденной ПСД

Общая потребность в капитальных вложениях по муниципальному образованию городской округ «Охинский» 3853278,0 тыс.рублей, значительную долю занимают бюджетные средства.

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



Раздел 6. 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 поселения, предусмотренных в целях финансирования мероприятий муниципальной программы.

Оценка эффективности реализации программы, цели (задачи) определяются по формуле:

$$E = \frac{\sum_{i=1}^n \frac{F_i}{N_i}}{n} 100\%$$

E - эффективность реализации программы, цели (задачи), процентов;

F_i - фактическое значение i-го целевого показателя (индикатора), характеризующего выполнение цели (задачи), достигнутое в ходе реализации муниципальной программы (подпрограммы);

N_i - плановое значение i-го целевого показателя (индикатора), характеризующего выполнение цели (задачи), предусмотренное муниципальной программой;

n - количество показателей (индикаторов), характеризующих выполнение цели (задачи) муниципальной программы.

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 (E 95%);

- удовлетворительный (E 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 поселения, 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.

Уровень исполнения финансирования программы в целом определяется по формуле:

$$Уэф = \frac{\Phi\phi}{\Phi\pi},$$

где:

Уэф - уровень исполнения финансирования муниципальной программы за отчетный период, процентов;

Фф - фактически израсходованный объем средств, направленный на реализацию мероприятий муниципальной программы, тыс. рублей;

Фп - плановый объем средств на соответствующий отчетный период, тыс.рублей.

Уровень исполнения финансирования представляется целесообразным охарактеризовать следующим образом:

- высокий (Уэф 95%);
- удовлетворительный (Уэф 75%);
- неудовлетворительный (если процент освоения средств не отвечает приведенным выше уровням, уровень исполнения финансирования признается неудовлетворительным).

Таблица 37

Оценка эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

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	<ul style="list-style-type: none"> - Реконструкция автомобильной дороги Южно-Сахалинск – Оха на участках км 771 + 500 – км 782 - Реконструкция автомобильной дороги Южно-Сахалинск – Оха на участках км 782 – км 796 - Реконструкция аэродрома Оха - Содержание автомобильной дороги поворота на село Эхаби до села Восточное; подъезд к с. Сабо - Содержание автомобильной дороги "Оха-Москальво"; подъезд к с. Некрасовка 	Расширение транспортных связей муниципального образования на 10%, повышение инвестиционной привлекательности на 15%, повышение эффективности транспортного обслуживания и снижения издержек на 25%
Развитие транспорта общего пользования, создание транспортно-пересадочных узлов	Обеспечение условия для управления транспортным спросом, повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения	<ul style="list-style-type: none"> - Установка и капитальный ремонт автобусных павильонов - Обустройство остановочной площадки автобусным павильоном в с. Тунгор 	Увеличение пассажиропотока на 15%, обеспечение населения общественным транспортом на 100%, увеличение протяженности маршрутов на 3%
Развитие инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб	Предоставление качественных услуг населению, повышение обеспеченности населения объектами транспортной инфраструктуры	<ul style="list-style-type: none"> - Создание транспортно-логистического терминала в районе г. Оха - Капитальный ремонт лотков ливневой канализации 	Увеличение доступности эффективности грузопотока транспортной инфраструктуры на 15%
Развитие	Развитие транспортной	- Развитие придорожной инфраструктуры	Увеличение доступности

инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства	инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью, предоставление качественных услуг населению, повышение обеспеченности населения объектами транспортной инфраструктуры, увеличение количества стоянок для автотранспорта, создание условий для парковок автомобилей в установленных местах, освобождение придомовых территорий, пешеходных зон от автомобилей	обслуживания - Создание инфраструктуры автосервиса - Строительство автостоянок около объектов обслуживания	объектов транспортной инфраструктуры и качества обслуживания на 30%, расширение парковочного пространства на 40%,
Развитие инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения	Обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения, повышение безопасности дорожного движения	- Обустройство подходов к пешеходным переходам - Капитальный ремонт тротуаров в г. Охе - Капитальный ремонт тротуаров в селах	Снижение времени в пути пешеходам на 10%, снижение вероятности ДТП с участием пешеходов на 40%, организация велосипедных маршрутов
Организация дорожного движения, повышение безопасности дорожного	Безопасность, качество и эффективность транспортного	- Реконструкция автомобильных дорог - Восстановление, ремонт и капитальный ремонт уличного освещения	Снижение вероятности ДТП на 30 %, снижение загрузки улично - дорожной сети на 25%,

<p>движения, снижение перегруженности дорог и/или их участков</p>	<p>обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности, создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности, повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Установка барьерных ограждений - Обустройство ограждениями опасных участков улично-дорожной сети - Приобретение дорожных знаков уличной дорожной сети - Устройство искусственной дорожной неровности 	<p>снижение социального риска на 40%</p>
<p>Внедрение интеллектуальных транспортных систем</p>	<p>Обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Оснащение муниципальных транспортных средств системами всестороннего видеонаблюдения - Оснащение дорожной техники системами ГЛОНАСС - Установка светофоров типа Т7 в г. Охе 	<p>Повышение эффективности общественного транспорта - на 15%</p>

<p>Развитие сети дорог</p>	<p>Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов 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</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул. Блюхера в г. Охе - Реконструкция автомобильной дороги от ул. Вокзальной до ТЭЦ в г. Охе - Реконструкция автомобильной дороги от ул. 50-лет Октября до кладбища - Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог в г.Охе и селах - Капитальный ремонт автомобильных дорог местного значения в границах городского округа (вне границ населенных пунктов) - Содержание автомобильных дорог и инженерных сооружений на них в границах городских округов и поселений в рамках благоустройства 	<p>Увеличение скорости движения на 30%, снижение времени в пути на 30%, снижение вероятности ДТП на 20%, снижение экологической нагрузки на ОС на 10%, улучшение качества обслуживания территорий на 45%, снижение износа улично-дорожной сети на 60 %</p>
----------------------------	---	--	--



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

Важнейшим элементом экономического 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 области 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.

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

В ноябре 2014 года в план мероприятий («дорожную карту») «Совершенствование правового регулирования градостроительной деятельности и улучшение предпринимательского климата в сфере строительства» (утвержденный распоряжением Правительства РФ от 29 июля 2013 г. № 1336-р) было включено мероприятие по установлению обязанности органов местного самоуправления утверждать программы развития транспортной и социальной инфраструктуры (далее также – Программы) в 6-месячный срок с даты утверждения генеральных планов городских поселений и городских округов. Сегодня, в соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса РФ, к полномочиям органов местного самоуправления городских округов и поселений в области градостроительной деятельности относятся разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений (соответственно).

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

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

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

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

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

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

комплексного проекта управления развитием территории городского округа или поселения, в который также входит и разработка генерального плана.

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

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;
- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;
- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти 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 поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов;
- разработка предложений для региональных исполнительных органов власти, органов власти муниципального района по включению мероприятий, связанных с развитием объектов транспортной инфраструктуры городского поселения, 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.

Транспортная система городского округа «Охинский» является элементом транспортной системы области, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного

самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры.

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

Перспективным направлением привлечения негосударственных средств для финансирования объектов в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории 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 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.