



Городской округ Ногликский Сахалинской области

---

**ПРОГРАММА**  
**комплексного развития транспортной инфраструктуры**  
**муниципального образования**  
**«Городской округ Ногликский»**  
**на период с 2020 до 2030 года**

Киров 2020

**ПРОГРАММА**  
**комплексного развития транспортной инфраструктуры**  
**муниципального образования**  
**«Городской округ Ногликский»**  
**на период с 2020 до 2030 года**

Киров 2020

## Оглавление

1. Паспорт программы.....	5
2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры.....	9
2.1 Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения, городского округа в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации.....	9
2.2 Социально-экономическую характеристика городского округа, характеристику градостроительной деятельности на территории поселения, городского округа, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса .....	10
2.3 Характеристику функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта. ....	12
2.4 Характеристика сети дорог поселения, городского округа, параметры дорожного движения.....	12
2.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в городском округе, обеспеченность парковками (парковочными местами).....	15
2.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока.....	16
2.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения.....	19
2.8 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств.....	19
2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения.....	20
2.10 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения. ....	22
2.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения, городского округа .....	23
2.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры городского округа. ....	24
2.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры .....	26
3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории городского округа .....	28
3.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития городского округа. ....	28
3.2 Прогноз транспортного спроса городского округа, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории городского округа. ....	30
3.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта .....	31
3.4 Прогноз развития дорожной сети поселения, городского округа.....	31
3.5 Прогноз показателей безопасности дорожного движения .....	32
3.6 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения. ....	33

4. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненную оценку по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта .....	34
5. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры .....	44
5.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта. ....	44
5.2 Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов .....	44
5.3 Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства.....	45
5.4 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения .....	47
5.5 Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб.....	48
5.6 Мероприятия по развитию сети дорог городского округа .....	49
6. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры .....	51
7. Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству и реконструкции транспортной инфраструктуры.....	56
8. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории МО «Городской округ Ногликский» .....	60

## 1. Паспорт программы

Наименование Программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Городской округ Ногликский» на период с 2020 до 2030 года
Основание для разработки Программы	<p>Федеральный закон от 29.12.2004 № 191-ФЗ «О введении в действие Градостроительного кодекса Российской Федерации»</p> <p>Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ</p> <p>Федеральный закон от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления Российской Федерации»</p> <p>Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 года №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»</p> <p>Генеральный план муниципального образования «Городской округ Ногликский»</p>
Заказчик Программы	Администрация муниципального образования «Городской округ Ногликский», пгт. Ноглики Сахалинской области, ул. Советская, 15 8(42444)9-11-78, 9-71-75 nogliki@ <a href="mailto:nogliki@adm.sakhalin.ru">adm.sakhalin.ru</a>
Разработчик Программы	Индивидуальный предприниматель Сивухо Николай Николаевич 610008, Кировская область, г. Киров, ул. Орджоникидзе, д. 23, оф. 5
Цели и задачи Программы	<p><u>Цели Программы:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;</li> <li>- повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;</li> <li>- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;</li> <li>- создание условий для управления транспортным спросом.</li> </ul> <p><u>Задачи Программы:</u></p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям;</li> <li>- повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения;</li> <li>- обеспечение устойчивого функционирования автомобильных дорог местного значения;</li> <li>- увеличение количества стоянок для автотранспорта, создание условий для парковок автомобилей в установленных местах, освобождение придомовых территорий, пешеходных зон от автомобилей;</li> <li>- создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;</li> <li>- создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения.</li> </ul>
<p>Целевые показатели (индикаторы) обеспеченности населения объектами социальной инфраструктуры</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"> <li>- финансовое обеспечение исполнения программы</li> <li>- охват населенных пунктов регулярным автобусным сообщением</li> <li>- пассажирооборот общественного автомобильного транспорта</li> <li>- протяженность пешеходных тротуаров</li> <li>- протяженность велосипедных дорожек</li> <li>- протяженность улично-дорожной сети</li> <li>- обеспеченность парковочным пространством</li> <li>- реконструкция автомобильных дорог местного значения</li> <li>- строительство автомобильных дорог местного значения</li> <li>- уровень автомобилизации населения</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- обеспеченность населения объектами транспортной инфраструктуры</li> <li>- социальный риск ДТП</li> <li>- транспортный риск ДТП</li> </ul>
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов социальной инфраструктуры	Мероприятия Программы охватывают период 2020 - 2030 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.
Сроки и этапы реализации Программы	Срок реализации: 2020-2030 гг. Этапы реализации: 2020 -2024г г., 2025-2030 гг.
Объемы и источники финансирования	<p>Всего по Программе: 6076557,2 тыс. руб., в том числе:</p> <p>Объемы финансирования по этапам:</p> <p>2020 г. – 64739,3 тыс. руб. 2021 г. – 156399,7 тыс. руб. 2022 г. – 476810,4 тыс. руб. 2023 г. – 933593 тыс. руб. 2024 г. – 553622,4 тыс. руб. 2025-2030 гг. – 3891392,4 тыс. руб.</p>
Ожидаемые результаты реализации Программы	<p>Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, а также других объектов транспортной инфраструктуры.</li> </ol> <p>Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.</li> </ol>

	<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 развивать протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному, обеспечить безопасность.</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>
--	---



## **2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры.**

### **2.1 Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения, городского округа в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации**

Муниципальное образование «Городской округ Ногликский» входит в состав Сахалинской области Российской Федерации. В соответствии с Федеральным законом от 6.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» и законом Сахалинской области от 21.07.2004 № 524 «О границах и статусе муниципальных образований в Сахалинской области», пгт. Ноглики является административным центром МО «Городской округ Ногликский», куда так же входят сёла: Вал, Ныш, Катангли, Венское, Горячие Ключи.

Посёлок городского Ноглики расположен в северо-восточной части острова Сахалин, на правом берегу реки Тымь, в 9 км от её впадения в Ныйский залив Охотского моря.

На западе МО «Городской округ Ногликский» граничит с муниципальными образованиями городской округ «Александровск-Сахалинский район» Сахалинской области и «Тымовский городской округ» Сахалинской области, на юге - с МО городской округ «Смирныховский» Сахалинской области, на востоке границей является побережье Охотского моря.

Село Вал располагается в северной части МО «Городской округ Ногликский» Сахалинской области. Территория села окружена лесами. Село находится в благоприятной климатической зоне (климатический подрайон I Д), между двух рек, ограничено с юга р. Аскасай с севера р. Вал. На территории с. Вал размещена Метеорологическая станция «Вал», Сахалинской Гидрометеослужбы, объект федерального значения.

Село Ныш – село сельскохозяйственной специализации, расположенное в юго-западной части МО «Городской округ Ногликский» на слиянии двух рек Тымь и Ныш. Территориально с. Ныш состоит из двух обособленных участков – западного и восточного, расположенных по обе стороны реки Тымь в 1,2 км друг от друга. Западный и восточный участки села соединяются между собой автомобильной дорогой общего пользования местного значения «ж/д ст. Ныш – с. Ныш».

На территории муниципального образования вблизи северной границы восточного участка села размещена метеостанция «Ныш» Сахалинской Гидрометеослужбы.

Село Ныш находится в 70 км от административного центра муниципального образования пгт. Ноглики и в 615 км от административного центра Сахалинской области г. Южно-Сахалинска.

Село Катангли расположено в северо-восточной части острова Сахалин, в 6 км от побережья Охотского моря и 3,5 километрах от Набильского залива, на берегу озера Катангли.

Село Горячие Ключи входит в состав Ногликского муниципального района Сахалинской области. Ближайшим крупным населённым пунктом является пгт. Ноглики, который расположен южнее села, в 28 км от него

## **2.2 Социально-экономическую характеристика городского округа, характеристику градостроительной деятельности на территории поселения, городского округа, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса**

Общественно-деловая сфера городского округа включает в себя учреждения образования, здравоохранения, культуры, социального обеспечения, правопорядка. Кроме того, в обслуживании населения принимают участие административные, коммунальные организации, предприятия торговли, общественного питания и другие.

В селе Горячие Ключи находится Государственный памятник природы регионального значения «Дагинские термальные источники», относящиеся к особо охраняемым природным территориям. Наличие термальных источников повлияло на развитие в селе рекреационной зоны и строительство баз отдыха с использованием минеральных вод в лечебных целях.

МО «Городской округ Ногликский» богат природными ресурсами и его экономика базируется на их использовании. Основными из них являются нефть и газ. Промышленное освоение месторождений началось в 1929 году на нефтепромысле Катангли. В последующие годы был открыт ряд новых высокопродуктивных месторождений нефти и газа. В пгт. Ноглики размещаются строительные, буровые и монтажные организации.

Основная часть учреждений культурно - бытового обслуживания населения городского округа размещена в капитальных зданиях, находящихся в удовлетворительном техническом состоянии. Отдельные объекты общественной застройки размещаются в приспособленных зданиях и помещениях и требуют ремонта или замены.

Специфика Сахалинской области заключается в том, что она расположена на островах Охотского моря. Центр области - г. Южно-Сахалинск - находится в южной части самого крупного острова области - Сахалин.

Транспортный комплекс Сахалинской области представлен автомобильным, авиационным, морским, железнодорожным транспортом и дорожным хозяйством.

Внешние связи островной области осуществляются морским и воздушным транспортом, а также действует железнодорожная морская переправа Ванино- Холмск.

Выгодное географическое положение, значительный природно-ресурсный потенциал островов, определяет важное их стратегическое значение, создает благоприятные условия для экономического развития области и делового сотрудничества с компаниями из многих стран мира.

Основная планировочная транспортная ось пересекает территорию области с севера на юг.

Региональная трасса Южно-Сахалинск - Оха проходит по территории области в широтном направлении в южной её части, остальные транспортные связи - короткие восторостепенные автодороги, не создающие единого планировочного каркаса.

С Курильскими островами о. Сахалин связан морскими и воздушными линиями, регулярность которых на сегодняшний день зависит от погодных условий.

Сахалинская область в настоящее время - всемирно известный регион, на территории которого реализуются крупнейшие инвестиционные проекты и внедряются

передовые технические решения. Развитие шельфовых проектов значительно повлияло на темпы экономического роста в целом по области и способствовало модернизации островной инфраструктуры и экономики.

Приграничное положение островов Сахалинской области, а также незамерзающие проливы южной части Курильской островной гряды, являющиеся основным круглогодичным выходом в воды Тихого океана, обуславливают важнейшее военно-стратегическое значения территории региона для всей Российской Федерации.

Область относится к регионам с неустойчивым транспортным сообщением. Отсутствие сухопутной связи между о.Сахалин и материковой частью страны, оторванность области от основных автодорожных и железнодорожных коридоров негативно сказываются на экономике области и условиях жизнедеятельности населения.

Особенностью транспортной системы является неравномерность развития транспортных сетей по территории области.

Южная часть о. Сахалин обладает более плотной авто и железнодорожной сетью, здесь расположены основные морские порты в г. Холмске и г. Корсакове, а также аэропорт международного значения в Южно-Сахалинске. В южной части Сахалина автодорожная сеть имеет усовершенствованное покрытие проезжих частей на большей своей протяженности. в то время как в северной и центральной частях о. Сахалин и на Курильских островах автодороги не имеют твердого покрытия.

Схема планировочной структуры муниципального образования «Городской округ Ногликский» является частью общей планировочной структуры Сахалинской области и органически связана с ней.

Железная и автомобильная дороги, расположенные рядом и связывающие городской округ с соседними муниципальными образованиями и Сахалином в целом, являются главной планировочной осью муниципального образования.

Главные преимущества географического положения муниципального образования «Городской округ Ногликский»:

- центральное положение на областных трассах по отношению к соседним муниципальным образованиям

Основными факторами, ограничивающими возможности реализации стратегических целей пространственного и социально-экономического развития муниципального образования, со стороны дорожной системы являются:

- преобладание в составе дорожной сети грунтовых дорог;
- низкий технический уровень дорожной сети;
- нарастание физического износа дорог при высоком уровне автомобилизации населения;
- низкая плотность и неоптимальная конфигурация дорожной сети.

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

На территории муниципального образования «Городской округ Ногликский» транспортное обслуживание осуществляется авиационным, железнодорожным и автомобильным транспортом.

Внешние связи МО «Городской округ Ногликский» с населёнными пунктами острова Сахалин осуществляются автомобильным транспортом по автомобильной дороге общего пользования регионального значения «Южно-Сахалинск - Оха», железнодорожным транспортом с городом Южно-Сахалинском по Сахалинскому участку Дальневосточной железной дороги, водным транспортом (маломерный флот) по р. Тымь. Воздушные связи осуществляются посредством аэропорта гражданской авиации ОАО «Аэропорт Ноглики».

Железнодорожную связь административного центра округа, пгт. Ноглики, с г. Южно-Сахалинском обеспечивает Сахалинский участок Дальневосточной железной дороги., её протяжённость в границах пгт. Ноглики составляет 11,9 км. В местах перехода через водные препятствия имеются 6 мостов.

Аэропорт «Ноглики» - это международный аэропорт федерального значения, расположенный в 3,5 км к югу от посёлка городского типа Ноглики.

Принимаемые типы ВС: Ан-12(с огр. взл. массы), Ан-24, Ан-26, Ан-38, Ан-72, Ан-140, Як-40, Л-410, ДНС-8-100,-200,-300,-400, Falcon-900, Gulfstream-IV и др. типы ВС 3-4 классов, вертолёты всех типов. Максимальный взлётный вес воздушного судна 60 тонн.

Состояние автомобильных дорог местного значения не отвечает нормативным требованиям, в связи с длительным сроком эксплуатации дорог, находящихся в муниципальной собственности без проведения капитального ремонта, увеличением интенсивности движения транспорта, износа дорожного покрытия, а также вследствие погодно-климатических условий.

Положение усугубляется тем, что область ежегодно подвергается воздействию циклонов, обильных снегопадов и других стихийных явлений, которые на длительное время выводят дороги из строя и требуют значительных капитальных вложений для ликвидации последствий стихии.

Неудовлетворительное состояние автомобильных дорог и сложные климатические условия отрицательно сказываются на безопасности движения автотранспорта с расчётной нагрузкой и установленными скоростями.

### **2.4 Характеристика сети дорог поселения, городского округа, параметры дорожного движения**

Улично-дорожная сеть населенных пунктов городского округа представляет собой непрерывную систему с учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного, велосипедного и пешеходного движения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки.

Сформировавшаяся к настоящему времени в муниципальном образовании сеть

автомобильных дорог не обеспечивает качественного автотранспортного сообщения между населенными пунктами муниципального образования. Дорожная сеть в основном состоит из грунтовых дорог, что существенно ограничивает возможности пользователей по выбору маршрута поездки (перевозки), что приводит к вынужденному значительному перепробегу транспорта, а также повышает экономические и социальные риски на территории района.

Автомобильные дороги общего пользования местного значения относятся к собственности муниципального образования, их содержание осуществляется за счет средств бюджета муниципального образования «Городской округ Ногликский».

В границах городского округа автомобильная дорога регионального значения «Южно-Сахалинск - Оха» относится к IV категории, имеет дорожную одежду капитального типа и соответствует классу «обычная автомобильная дорога». В местах перехода через водные препятствия на автомобильной дороге Южно-Сахалинск - Оха расположены 5 мостов.

Помимо автомобильной дороги регионального значения «Южно-Сахалинск – Оха», на территории МО «Городской округ Ногликский» имеются автомобильные дороги общего пользования местного значения.

Внешние связи с. Ныш осуществляются по автомобильной дороге общего пользования местного значения «ж.д. ст. Ныш - с. Ныш» IV категории с низшим типом покрытия, протяжённостью 8,1 км до автомобильной дороги общего пользования регионального значения «Южно-Сахалинск - Оха».

Общая протяжённость автомобильных дорог общего пользования местного значения в границах МО «Городской округ Ногликский» составляет 90,1 км.

Целью развития сети автомобильных дорог, как составляющей единой транспортной системы, является приведение её уровня в соответствие с потребностями экономики и населения области.

Перспективное развитие предполагает:

- реконструкцию территориальных автодорог и искусственных сооружений;
- строительство автодорог территориального значения.

Таблица 1 - Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения, соединяющих населённые пункты в границах муниципального образования «Городской округ Ногликский»

№ п/п	Наименование участка автомобильных дорог	Протяженность, км	Покрытие
1	ж/д ст. Ныш - с. Ныш, в т.ч.	8,096 (км 0 + 000 - км 8 + 098)	грунтовое
	- вне границ с. Ныш;	7,1 (км 0 + 000 - км 7 + 087)	грунтовое
	- в границах с. Ныш	1,0 (км 7 + 087 - км 8 + 098)	грунтовое
2	пгт. Ноглики - с. Катангли, в т.ч.	14,18 (км 0 + 000 - км 13 + 870)	асфальтобетонное

	– вне границ пгт. Ноглики;	7,0 (км 6 + 865 - км 13 + 870)	асфальтобетонное
	– в границах пгт. Ноглики	6,9 (км 0 + 000 - км 6 + 865)	асфальтобетонное

На сегодняшний день МО «Городской округ Ногликский» имеет сложившуюся улично-дорожную сеть, обеспечивающую подъезд ко всем объектам, расположенным на его территории. Общая протяжённость улично-дорожной сети составляет:

- пгт. Ноглики – 45,309 км;
- с. Вал – 6,294 км;
- с. Ныш – 14,496 км;
- с. Горячие Ключи – 0,480 км;
- с. Катангли – 23,570 км.

Таблица 2 Основные показатели улично-дорожной сети

Показатели	Ед. изм.	Количество
пгт.Ноглики		
Протяженность улично-дорожной сети	км / м <sup>2</sup>	45,309/325627,00
с. Ныш		
Протяженность улично-дорожной сети	км / м <sup>2</sup>	14,496/149156,00
с. Горячие Ключи		
Протяженность улично-дорожной сети	км / м <sup>2</sup>	0,480/4800,00
с. Вал		
Протяженность улично-дорожной сети	км / м <sup>2</sup>	6,294/43688,00
с. Каталанги		
Протяженность улично-дорожной сети	км / м <sup>2</sup>	23,57/162890,00

Сложившаяся улично-дорожная сеть городского округа имеет следующие недостатки:

- отсутствие чёткой дифференциации улично-дорожной сети по категориям, согласно требованиям Региональных нормативов градостроительного проектирования (РНГП) Сахалинской области;
- несоответствие технического уровня улиц и дорог требованиям РНГП Сахалинской области;
- перегруженность некоторых участков дорог, в том числе пер. Спортивный, ул. 15 мая в районе СОШ № 1,

- пешеходное движение, особенно в сельских населённых пунктах, происходит по проезжим частям улиц, что влечёт за собой увеличение дорожно-транспортных происшествий.

Учитывая продолжающийся рост автомобилизации населения городского округа, необходимо провести ряд мероприятий, которые позволят повысить транспортно-эксплуатационные показатели транспортной инфраструктуры, а именно:

- строительство новых и ремонт существующих автомобильных дорог и улично-дорожной сети городского округа;
- расширение проездов для транспорта и создание новых парковочных карманов.

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

На территории пгт. Ноглики расположены следующие объекты транспортной инфраструктуры:

- действующий внутрироссийский аэропорт гражданской авиации ОАО «Аэропорт Ноглики»;
- действующий железнодорожный вокзал;
- строящийся причал для стоянки и швартовки рыболовецких шхун и маломерных судов;
- действующая автозаправочная станция;
- действующая автомойка;
- 4 действующих станции технического обслуживания;
- 3 действующих стоянки индивидуального автотранспорта, общей вместимостью 269 машино-мест;
- гаражи индивидуального транспорта общей вместимостью 1196 машино-мест.

Рядом с с. Ныш расположен автодорожный мост через р.Тымь, автодороги «ж/д ст. Ныш - с. Ныш». На территории западного участка села Ныш по ул. Кирова расположены гаражи общей вместимостью 22 машиноместа.

На территории сёл Вал, Венское и Горячие Ключи объекты дорожного сервиса отсутствуют.

Автомобильный парк городского округа преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам.

Хранение легковых автомобилей осуществляется на территориях гаражных кооперативов боксового типа, на приусадебных участках, а также на открытых охраняемых автостоянках. Парковочные места имеются также у объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций.

На территории пгт. Ноглики отмечается недостаточное количество парковочных мест, в том числе возле торговых центров и образовательных учреждений.

По организации парковочного пространства на улично-дорожной сети муниципального образования «Городской округ Ногликский» рекомендуется следующее:

- строительство дополнительных объектов для обслуживания автотранспорта: автозаправочных станций, станций технического обслуживания;
- устройство парковочных карманов рядом с торговыми центрами и заведениями общественно-культурными и общепита;
- расширение существующих парковок рядом с торговыми центрами, заведениями общественно-культурными и общепита;
- устройство парковок рядом с дет. садами и школами.

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

В муниципальном образовании «Городской округ Ногликский» организованы междугородные и пригородные маршруты.

На территории муниципального образования в отчетном году функционировали 3 городских, 2 пригородных и 4 междугородных маршрута, из которых 2 маршрута межмуниципальные «Оха – Ноглики» и «Поронайск-Ноглики» (на период работ на ж\дороге).

Муниципальные маршруты обслуживаются МУП «Управляющая организация «Ноглики». За 2019 год предприятием перевезено 289,5 тысяч человек пассажиров. Доходы предприятия составили 5,4 млн. рублей, вместе с тем расходы предприятия за отчетный период составили 24,5 млн. рублей, убытки составили 19,1 млн. рублей. Убытки перевозчику субсидированы. Основной причиной образования убытков является незначительный пассажиропоток на всех муниципальных маршрутах.

В течение года администрацией были проведены работы по изучению спроса пассажиров (анкетирование), разработке оптимальных маршрутов и открытию новых. Так, в летний период было организовано сообщение между с. Ныш и пгт Ноглики, а с 1 января 2020 год этот маршрут стал регулярным. В связи с изменением режима работы медицинского учреждения, увеличилось количество рейсов до поликлиники. Прорабатывался вопрос увеличения режима работы в вечернее время (с января режим работы увеличился до 20 - 00). В конце 2019 года был приобретен новый автобус «Газель».

2. В рамках обеспечения земельных участков, предоставляемых семьям, имеющим трех и более детей, инженерной и транспортной инфраструктурой, обустроена грунтовая дорога. Для обустройства была выбрана ул. Кедровая в пгт. Ноглики, расположенная в квартале №13, так как по этой улице сформировано 6 земельных участков для предоставления многодетным семьям.

Годом ранее была обустроена ул. Отрадная в пгт. Ноглики, расположенная в квартале №13.

Велись работы (1 этап) по благоустройству Дагинских термальных источников, работы по проекту продолжаться в 2020 году.



Таблица 3 Перечень маршрутов на территории муниципального образования

Рег. № маршрута	№ п/п маршрута	Наименование маршрута	Наименование промежуточных остановочных пунктов по маршруту или наименование поселений	Наименование улиц, автомобильных дорог по которым осуществляется движение между остановочными пунктами по маршруту	Протяженность маршрута, км	Виды и классы транспортных средств, максимальное количество транспортных средств каждого класса
1	1	Рыбколхоз «Восток» - железнодорожный вокзал	Рыбколхоз «Восток» детсад «Сказка» поликлиника больница аптека центр Мостовая Магазин Славутич ОГРЭ верхний лесхоз нижний лесхоз жд вокзал	пгт. Ноглики: – улица Советская – улица Пограничная – улица Мостовая – улица Строительная – улица Новая	6,5	Автобус, малый класс - 3 ед.
2	2	Контора МУП ЖКХ «Ныш» - улица Заречная	Контора МУП ЖКХ Улица Заречная	Село Ныш – улица Кирова – улица Заречная	2	Автобус, малый класс - 1 ед.
3	3	Рыбколхоз «Восток» - дачи	Рыбколхоз «Восток» детсад «Сказка» поликлиника больница аптека	пгт. Ноглики: – улица Советская – улица Пограничная – улица Мостовая	13,5	Автобус, малый класс - 1 ед.

Рег. № маршрута	№ п/п маршрута	Наименование маршрута	Наименование промежуточных остановочных пунктов по маршруту или наименование поселений	Наименование улиц, автомобильных дорог по которым осуществляется движение между остановочными пунктами по маршруту	Протяженность маршрута, км	Виды и классы транспортных средств, максимальное количество транспортных средств каждого класса
			центр Мостовая ОГРЭ верхний лесхоз нижний лесхоз ж\д вокзал Нижний лесхоз Верхний лесхоз Дачи 25 июня Пост кэмп	– улица Строительная – улица Новая – дачи		
4	101	пгт. Ноглики - село Катангли	Центр аптека больница войсковая часть с. Катангли баня с. Катангли пер. Сквозной с. Катангли конечная	Пгт. Ноглики: – улица Пограничная – улица Советская – улица Карьерная Село Катангли: – улица Советская	14,5	Автобус малый класс – 1 ед.
5	102	село Ныш - станция Ныш	Контора МУП ЖКХ –станция Ныш	Село Ныш: – улица Кирова Станция Ныш	10	Автобус малый класс – 1 ед.
6	501	пгт. Ноглики - село Вал	Центр село Венское	Ноглики:	74,5	Автобус средний класс – 1 ед.

Рег. № маршрута	№ п/п маршрута	Наименование маршрута	Наименование промежуточных остановочных пунктов по маршруту или наименование поселений	Наименование улиц, автомобильных дорог по которым осуществляется движение между остановочными пунктами по маршруту	Протяженность маршрута, км	Виды и классы транспортных средств, максимальное количество транспортных средств каждого класса
			село Горячие Ключи село Вал	– ул. Пограничная Село Вал		

В составе работ по содержанию и ремонту автомобильных дорог местного значения, выполнено: обустройство 3-х автобусных павильонов, ямочный ремонт улично-дорожной сети пгт. Ноглики на площади 1100 кв. м.; выполнены работы по ремонту дорог общего пользования местного значения: в пгт. Ноглики и с. Ныш. Кроме этого, заключены муниципальные контракты на разработку проектной документации на капитальный ремонт ул. Новая, ул. Ак. Штернера, от ул. Советской до поликлиники в пгт. Ноглики. Документация выполнена в полном объеме и получено положительное заключение государственной экспертизы проектной и сметной документации.

## 2.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Пешеходное движение на территории Городского округа Ногликский практически не развито. Ширина существующих тротуаров не превышает 2,0м. Пешеходные пути не соответствуют требованиям СП 59.13330.2016 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения. Актуализированная редакция СНиП 35-01-2001». На территории сельских населенных пунктов тротуары практически отсутствуют.

В границах МО «Городской округ Ногликский», как таковые, велосипедные дорожки отсутствуют. Таким образом, можно сделать вывод, что велодвижение присутствует на территории городского округа и требует своего развития: устройство выделенных велосипедных дорожек вдоль основных магистралей города с выходом на внешние дороги, а также устройство велопарковок у крупных объектов (кафе, крупные магазины, объекты культурно-досугового назначения).

## 2.8 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств

Движение грузового транспорта, в основном, осуществляется по дороге регионального значения 64Н-1 (Южно-Сахалинск – Оха). Ограничение на движение грузового транспорта установлено по центральным улицам Советская и Пограничная.

С целью организации проезда грузового транспорта и разгрузки улиц, проходящих через жилую и деловую застройку, предусмотрено строительство автомобильной дороги от района 25-го Июня параллельно железной дороги, мимо железнодорожного вокзала протяженностью 2,36 км.

Обслуживание и содержание автомобильных дорог местного значения на территории осуществляет ГУП Ногликское ДРСУ. Нехватка дорожно-строительной техники, а также недостаток финансирования по статье содержание и ремонт улично-дорожной сети и автомобильных дорог привело к неудовлетворительному состоянию большинства улиц и дорог городского округа.

## 2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

Из всех источников опасности на автомобильном транспорте наибольшую угрозу для населения представляют дорожно-транспортные происшествия. Основная часть происшествий происходит из-за нарушения правил дорожного движения, превышения скоростного режима и неудовлетворительного качества дорожных покрытий.

Крупными авариями на автотранспорте могут быть дорожно-транспортные аварии с участием пассажирских автобусов с числом пострадавших и погибших от 10 человек.

Основными видами дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП) в муниципальном образовании «Городской округ Ногликский» являются столкновения транспортных средств, наезды на пешеходов и опрокидывания транспортных средств. Наиболее многочисленной и самой уязвимой группой участников дорожного движения являются пешеходы.

Таблица 4 Зарегистрированные дорожно-транспортные происшествия на территории муниципального образования

Причины ДТП	Значение показателей						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Из-за неудовлетворительного состояния дороги	6	6	4	3	4	3	1
С причинением имущественного вреда	66	100	61	81	77	81	40
С причинением вреда здоровью	21	10	10	20	13	19	3
С летальным исходом	7	1	5	3	2	5	0

Таблица 1. Прогнозные значения показателей безопасности дорожного движения

№ п/п	Показатели	Изм.	2020г.	2021г.	2022г.	2023г.	2024г	2025-2030г.
1	Число зарегистрированных ДТП	ед.	40	40	40	42	45	50
2	Количество раненых в ДТП	ед.	3	4	5	5	5	7
3	Количество погибших в ДТП	ед.	0	0	0	0	0	1
4	Социальный риск	Кол-во погибших на 1 тыс. жителей	0	0	0	0	0	0,15
5	Транспортный риск	Кол-во погибших на 1 тыс. зарегистри	1,01	0,88	0,87	0,84		0,62

Основной проблемой в обеспечении безопасности дорожного движения является высокая аварийность на дорогах. Высокий уровень аварийности объясняется следующими причинами: рост мобильности населения, сокращением перевозок общественным транспортом и ростом перевозок личным транспортом, диспропорцией между количеством автомобилей и протяжённостью улично дорожной сети, не рассчитанной на современные транспортные потоки. В целях решения указанной проблемы необходима модернизация дорожно-транспортной инфраструктуры и повышение дисциплины участников дорожно-транспортного движения.

Проблема аварийности на автотранспорте в муниципальном образовании «Городской округ Ногликский» приобрела особую остроту в последнее десятилетие, в связи с несоответствием существующей дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения, крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения.

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения. Для эффективного решения данной проблемы необходимо непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

В целях сокращения количества дорожно-транспортных происшествий, необходимо оборудовать улично-дорожную сеть современными средствами снижения скоростей, средствами регуляции 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. 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

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

-Учитывая сложившуюся планировочную структуру городского округа и характер дорожно-транспортной сети, отсутствие 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.

-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 (не нефтяного происхождения) топливо-энергетических ресурсов;

-увеличение дорог с твердым покрытием в населенных пунктах.

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.

Отставание развития дорожной сети сдерживает социально-экономический рост во всех отраслях экономики и уменьшает мобильность передвижения трудовых ресурсов. Диспропорция роста перевозок к объемам финансирования дорожного хозяйства привели к существенному ухудшению состояния автомобильных дорог и, как следствие, к росту доли дорожно-транспортных происшествий, причиной которых так же служит неудовлетворительные дорожные условия.

Потери от дорожно-транспортных происшествий, связанные с гибелью и ранениями людей, с повреждением автомобильного транспорта, влекут за собой расходы бюджетной системы на медицинское обслуживание, административные расходы и расходы по восстановлению технического оснащения дорог. На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории городского округа. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан.

## **2.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения, городского округа**

Анализ сложившегося положения дорожно-транспортной инфраструктуры позволяет сделать вывод о существовании на территории муниципального образования МО «Городской округ Ногликский» ряда недостатков транспортного обеспечения:

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

Программой (на основании генерального плана, а также государственных и муниципальных программ) 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 усовершенствованным 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, местами приложения труда, внешнего сообщения.

## **2.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры 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. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (с изменениями на 20 июля 2020 года);
3. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (с изменениями на 30 июля 2019 года);
4. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (с изменениями на 26 июля 2019 года);
5. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» (с изменениями на 26 марта 2020 года);
6. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
7. 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» (с изменениями на 25 апреля 2014 года);
8. Схема территориального планирования Сахалинской области;
9. Региональные нормативы градостроительного проектирования Сахалинской области;



10. 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);

11. Генеральный план МО «Городской округ Ногликский»;

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 МО «Городской округ Ногликский» 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 МО «Городской округ Ногликский» 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.

12. Стратегия социально-экономического развития Сахалинской области на период до 2035 года.

### **2.13 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 МО «Городской округ Ногликский», 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 муниципального образования и является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений темпов социально-экономического

развития территории городского округа.

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 МО «Городской округ Ногликский» разработана муниципальная программа:

- «Развитие транспортной инфраструктуры, дорожного хозяйства и благоустройство МО «Городской округ Ногликский»».

Цели программы:

1. Развитие транспортной инфраструктуры МО «Городской округ Ногликский».
2. Создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в МО «Городской округ Ногликский».

Также на территории городского округа проходят и автомобильные дороги регионального значения. В части данных автомобильных дорог действует государственная программа Сахалинской области "Развитие транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства Сахалинской области". Целью данной программы является развитие транспортного комплекса для обеспечения устойчивого социального и экономического развития Сахалинской области.

### **3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории городского округа**

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

Исходя из географического положения, имеющихся природных ресурсов, сложившегося инфраструктурного потенциала, перед городским округом на расчётную перспективу стоят следующие хозяйственные задачи:

- дальнейшее развитие отраслей, связанных с освоения шельфа;
- всемерное использование местного сырья – горючих ископаемых-газа, торфа и строительных материалов;
- рациональное использование лесных ресурсов, предотвращение перерубов и постепенное свёртывание промышленных заготовок в Ноглинских лесах, переориентация деревообрабатывающей и целлюлозно-бумажной промышленности на лесное сырьё Среднего и Северного Сахалина;
- динамичное развитие сельского хозяйства пригородного направления: молочно-мясного животноводства, картофелеводства, овощеводства, усиление кормовой базы;
- реконструкция автодорог, примыкающих к пгт Ноглики;
- всемерное использование ресурсного потенциала городского округа для развития всех видов рекреации и санаторного л- формирование устойчивого территориально-производственного комплекса;
- проведение последовательных мероприятий по улучшению условий жизни населения путём развития жилищного строительства и социальной инфраструктуры;
- повышение устойчивости народного хозяйства региона к чрезвычайным ситуациям путём проведения системы мероприятий по ГО и инженерной подготовке и защите территорий.

В части размещения производства, расселения, планировочной организации территории выявились следующие задачи:

- обеспечение условий территориального развития центрального населённого пункта при реконструкции кварталов малоценной застройки и освоения новых площадей;
- дальнейшее формирование системы расселения городского округа;
- предложения по выбору территорий для размещения объектов капитального строительства, зон отдыха;
- рациональная организация береговой зоны;
- разработка системы природоохранных мероприятий.

Современная отраслевая структура промышленности сложилась в регионе МО «Городской округ Ногликский» в условиях плановой экономики. В современной экономической ситуации часть предприятий остановилась, т.к. их продукция в силу крайне высоких издержек производства не имеет спроса у потребителей. Спрос на продукцию

пищевой промышленности хотя и упал, но не на столько, чтобы остановились все предприятия.

Рассчитывать на принципиальные изменения в экономике промышленного производства в регионе не следует. Необходимо учитывать «давление» экономического фактора, который и в будущем будет жестко ограничивать возможности по развитию промышленного производства в регионе.

Даже после преодоления сложившейся неблагоприятной экономической ситуации, промышленность региона будет развиваться при строгом учёте специфических условий её функционирования, которые будут жёстко регламентировать специализацию производства и возможные масштабы развития.

Хотя в последние годы в регионе наметился приток населения, демографическая ситуация характеризуется продолжающимся процессом естественной убыли населения, связанной с превышением смертности над рождаемостью.

Сокращение численности занятых во многих сферах приложения труда, остановка ряда промышленных предприятий способствуют перетоку кадров из одной сферы деятельности в другие. Возрастает численность занятых в сфере обслуживания, особенно в торговле.

В целом кадры не являются фактором, который может принципиально ограничить развитие производительных сил региона в перспективе.

Главные преимущества географического положения муниципального образования:

2. Природные условия залива способствовали формированию около Ноглики пригородной зоны отдыха;

3. пгт. Ноглики находится в зоне доступности от центра добычи углеводородного сырья, что делает возможным для жителей города работать в г. Оха;

4. Через территорию муниципального образования проходит одна из важнейших автотранспортных коммуникаций (автомобильная дорога регионального значения Южно-Сахалинск - Оха);

Из природных предпосылок хозяйственного развития городского округа следует особо выделить ресурсы океана, с чем связано развитие рыбопромышленного комплекса, сопутствующих производств и пгт Ноглики. Отрасли, связанные с морем, занимают исключительное положение по объёму продукции и численности занятых среди других отраслей хозяйства региона.

### 3.2 Прогноз транспортного спроса городского округа, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории городского округа.

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 определяет эффективность экономической системы и социальные условия жизни населения. Потребность человека в передвижении зависит от уровня развития общества, социальной структуры, уклада жизни, характера расселения по территории городского округа, культурно-бытовых потребностей, концентрации мест жительства и мест работы, градостроительного развития территории.

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

- объекты социальной сферы. Учебные - поездки учащихся в учебные заведения и обратно. Доля передвижений, в соответствии с этой целью, составляет 10-15%.

- 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 30-50%.

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 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 Ногликский» характеризуется стабильным уровнем транспортного спроса. Этому способствует планомерное развитие транспортной инфраструктуры. Уровень автомобилизации обусловлен наличие большого количества удаленных мест отдыха, а также преимущественное наличие рабочих мест на территории г. Южно-Сахалинска.

Градостроительная политика направлена на соблюдение уровня доступности социально-значимых объектов для населения. Пешеходное движение организовано по

существующим тротуарам, но их протяженность не высока и наблюдается только в центральной части пгт Ноглики, сеть пригородных маршрутов общественного транспорта организована в соответствии с социальными потребностями населения. Пассажирооборот общественного транспорта свидетельствует о его социальной значимости и необходимости дальнейшего развития. На срок действия программы не планируется увеличения транспортного спроса.

### **3.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта**

В соответствии с решениями генерального плана МО «Городской округ Ногликский» предусмотрены следующие мероприятия:

К основным мероприятиям местного значения по развитию транспортной инфраструктуры городского округа относятся:

- реконструкция подъездов к населённым пунктам – весь период;
- строительство и реконструкция проезжих частей улиц и мостов в муниципальном образовании – весь период;
- устройство транспортной инфраструктуры для освоения земельных участков по программе «Дальневосточный гектар»;
- строительство и реконструкция тротуаров в муниципальном образовании – весь период;
- обеспечение всех населённых пунктов регулярной автотранспортной связью с центральным населённым пунктом городского округа – пгт Ноглики – весь период.

### **3.4 Прогноз развития дорожной сети поселения, городского округа**

Учитывая, что в будущем новое жилищное и социальное строительство будет сосредоточено в основном в пгт Ноглики и перспективных сельских населённых пунктах, между центральным населённым пунктом городского округа и сёлами организуется регулярная автодорожная связь.

В перспективных сельских населённых пунктах осуществляются необходимые мероприятия по дальнейшему развитию уличной сети, в том числе строительство и реконструкция проезжих частей улиц и мостов, строительство и реконструкция тротуаров.

Мероприятия по организации рациональной транспортно– планировочной структуры пгт Ноглики, перспективных и сохраняемых сельских населённых пунктов должны быть разработаны в соответствующих генеральных планах и должны опираться на четкую дифференциацию внутригородских (сельских) и въездных/выездных транспортных коммуникаций.

Размещение в дальнейшем гаражей индивидуальных владельцев во всех населённых пунктах будет определяться потребностью и перспективным характером освоения территорий населённых пунктов.

В сельских населённых пунктах рекомендуется проводить мероприятия по реконструкции и улучшению дорог, мостов, улиц и тротуаров.

Учитывая экономическую ситуацию и сложившиеся условия, необходимо разработать и реализовать мероприятия по строительству новых и реконструкции существующей 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 Ногликский» в период реализации Программы будет являться увеличение 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.

### **3.5 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 видео фиксации 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.

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).

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



происшествиях.

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

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 Ногликский». 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.

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 (не нефтяного происхождения) топливно-энергетических ресурсов.

#### **4. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненную оценку по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта**

Прогнозирование развития транспортной инфраструктуры опирается на анализ демографической ситуации на территории, процессов рождаемости и смертности, миграции населения, анализ структуры населения, поскольку основная цель транспортной инфраструктуры - это удовлетворение потребностей населения.

В период реализации программы не прогнозируется значительного изменения численности населения, к 2025 году численность населения в муниципальном образовании «Городской округ Ногликский» составит ориентировочно 12000 человек.

##### *Пгт. Ноглики*

Архитектурно-планировочные решения генерального плана населённого пункта пгт. Ноглики основаны на сложившейся планировочной структуре населённого пункта с учётом ранее принятых градостроительных решений, а также ограничивающих территориальное развитие посёлка природных факторов: рек Имчин, Тымь, р. Уйглекуты, р. Ноглики и окружающих посёлков лесных массивов, сложного рельефа. Планировочная структура, предлагаемая проектом, представлена как единый, целостный селитебный комплекс, формируемый на принципах компактности, экономичности и комфортности проживания.

В решениях генерального плана предусмотрены мероприятия по благоустройству и озеленению территорий с использованием сложившегося природного каркаса населённого пункта.

Помимо рекреационных зон генеральным планом предусмотрено обустройство охранных и санитарно-защитных зон при производственных предприятиях, буферных зон зелёных насаждений вдоль автодороги. Проектными решениями определены перспективные участки освоения для жилищного строительства.

Развитие общественного центра в центральной части посёлка предусмотрено по ул. Советской, а также на прилегающей территории к стадиону и поликлинике. Развитие же общественного центра в западной части предусмотрено по ул. Ак. Штернберга и 8 квартала. Также предусмотрена общественная территория между пер. Свободный, ул. Набережная, ул. Партизанская и р. Ноглики, обустройство парка «Застава».

В северо-восточной части населённого пункта между существующим кладбищем и центральной частью проектом предусмотрена территория для размещения объектов промышленности, транспорта и коммунально-складского назначения, имеющих санитарно-защитные зоны не более 50 метров до жилой застройки. Действующее кладбище проектными решениями предложено увеличить в восточном направлении. Южнее закрытого кладбища предложено организовать территорию для последующего размещения объектов промышленного назначения.

Через городской округ, в соответствии со Схемой территориального планирования Сахалинской области, запланирована железная дорога общего пользования о. Сахалин – Хабаровский край.

В рекреационной зоне запланирован скейтпарк.

Также проектом на территории пгт. Ноглики предусмотрены следующие объекты: дом траурных обрядов, объекты торгового назначения, объекты общественного питания.

Запланирована зона сельскохозяйственного использования для деятельности представителей коренных малочисленных народов Севера в границах населённого пункта пгт. Ноглики.

#### Село Вал

Архитектурно-пространственные решения территории села Вал, приняты с учётом инженерно-геологических и экологических ограничений, а также специфики уклада жизни населения, основных видов хозяйственной деятельности.

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

- природные структурные элементы, ограничивающие территорию застроенной части населённого пункта (рек Аскасай, Вал);
- сложившаяся планировочная структура населённого пункта;
- наличие производственных коммунально-складских территорий;
- транспортное и инженерное обеспечение села.

Архитектурно-пространственные решения определяются следующими положениями:

- упорядочение планировочной структуры селитебной территории, сноса ветхих жилых домов;
- размещение объектов общественно-делового центра;
- формирование улично-дорожной сети;
- размещение объектов инженерной инфраструктуры и жизнеобеспечения для создания комфортных условий проживания;
- благоустройство территории населённого пункта, организация отвода поверхностных и талых вод, устройство пешеходных тротуаров.

Благодаря комплексному подходу предлагаемое архитектурно-пространственное решение территории села, где селитебная территория гармонично вписана в природный ландшафт, позволяет организовать удобную и комфортную среду проживания.

Решениями современного генерального плана предусмотрено упорядочение сложившейся планировочной структуры, определение территорий для размещения перспективной застройки на расчётный срок, а также выявление резервной территории под развитие населённого пункта за расчётный срок. Новые транспортные направления позволяют обеспечить удобную связь между функциональными зонами села: жилыми, общественными, производственными, рекреационными и т. д.

Зона общественно-делового назначения запроектирована с учётом обеспечения населения необходимыми объектами социального - бытового обслуживания в соответствии с нормативным расчётом. Такое развитие возможно только за счёт сноса ветхих и малоценных зданий и сооружений, перепрофилирование, модернизация объектов недвижимости, не соответствующих регламенту зоны. Застройка представлена объектами административного, торгового и культурно-досугового назначения, объектами обслуживания и общественного питания. Проектом размещены объекты соцкультбыта в

сложившимся общественном центре по ул. Лесная, Школьная.

В кварталах со сложившейся жилой застройкой проектными решениями предусмотрена регенерация, замена существующей ветхой жилой застройки.

На расчётный срок формирование новых жилых кварталов с малоэтажной жилой застройкой (блокированные двухквартирные жилые дома для жителей совхоза «Оленевод») планируется в юго-восточной части на свободной территории.

Территорию, где в настоящее время проживают малочисленные народы севера (МНС) проектом предусмотрено определить под застройку сезонного проживания, в связи с тем, что проектом предусмотрено переселение жителей совхоза «Оленевод».

Малоэтажную застройку (многоквартирные, двухквартирные блокированные жилые дома до 2-3-х этажей) принято формировать ближе к центру села. Индивидуальная жилая застройка сохраняется на периферии.

За расчётный срок зарезервированы территории под размещение двухквартирных блокированных жилых домов по ул. Лесная, за счёт выноса территории коммунально-складского назначения, расположенной в жилой зоне центральной части села и оказывающей негативное воздействие на жилую застройку.

Предусмотрено территориальное упорядочение существующих коммунально-складских объектов с выносом территории коммунально-складского назначения, расположенной в жилой зоне и не отвечающей санитарным требованиям по размещению.

Решениями генерального плана в селе Вал не предусмотрено развитие зоны промышленных и коммунально-складских территорий. Предусмотрено только упорядочение существующих коммунальных площадок с учётом нормативных разрывов до селитебной территории.

Проектный полигон твёрдых коммунальных отходов (ТКО), предлагается разместить на землях муниципального образования «Городской округ Ногликский», за границами села, в соответствии с требованием действующего законодательства, южнее от населённого пункта, с учётом санитарных разрывов.

Предусмотрена реконструкция канализационных очистных сооружений (КОС) и предложено строительство водопроводных очистных сооружений (ВОС) в южной части села в зоне промышленных и коммунально-складских территорий.

Предложено развитие территории существующего кладбища, расположенного юго-западнее села.

В решениях генерального плана предусмотрены мероприятия по благоустройству и озеленению территорий, созданию единого каркаса зелёных насаждений с использованием сложившегося природного каркаса населённого пункта. Проектом предлагается благоустройство и озеленение общественного центра, организация зелёных пешеходных связей, прогулочных дорожек, строительство сквера по ул. Лесная с размещением стадиона. На территории сквера предусмотрено устройство прогулочных дорожек, спортивных площадок и площадок для отдыха. Предусмотрено благоустройство территории у существующего здания церкви и здания нового спортивного комплекса.

Помимо рекреационных зон генеральным планом предусмотрено обустройство охранных и санитарно-защитных зон при производственных предприятиях, буферных зон зелёных насаждений вдоль автодороги.

### Село Ныш

Планировочная структура села подчинена направлению реки. Основная часть объектов социальной инфраструктуры и коммунально-складского назначения

расположены на территории западного участка села Ныш. Основными композиционными осями являются:

- на территории западного участка села - улицы Кирова, Советская, Первомайская, Полтавская;
- на территории восточного участка села - улицы Заречная и Лесная.

Проектом сохраняется масштаб сложившейся застройки. Дороги в основном грунтовые и в плохом состоянии.

Для создания комфортных условий проживания, на территории села необходимо провести мероприятия по ограничению негативного воздействия на окружающую среду от производственных объектов, расположенных непосредственно в жилой застройке (действующая пилорама, ремонтно-механическая мастерская, гаражи индивидуального транспорта).

В настоящее время в селе, ощущается недостаток зелёных насаждений общего пользования. Особое внимание необходимо уделить системе озеленения села, созданию благоустроенных пространств общественного центра, прибрежной территории реки Тымь.

Анализ изложенных выше особенностей с. Ныш позволяет сформировать основные градостроительные проблемы, решение которых является задачей настоящего генерального плана:

- наличие ветхих жилых и общественных зданий, подлежащих сносу, реконструкции;
- в населённом пункте имеются территории, требующие полной регенерации;
- предприятия производственного и коммунально-складского назначения имеют различные классы вредности и оказывают негативное влияние на прилегающие к ним жилые территории;
- ландшафтные возможности населённого пункта во многом не реализованы, отсутствует единый каркас зелёных насаждений.

Учитывая все перечисленные факторы и характер существующей застройки, требуется особый подход к решению задач по преобразованию территории и обновлению облика села.

Архитектурно-пространственные решения территории села Ныш приняты с учётом инженерно-геологических и экологических ограничений, а также специфики уклада жизни населения, основных видов хозяйственной деятельности.

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

- природные структурные элементы, ограничивающие территорию застроенной части населённого пункта, спокойный рельеф;
- сложившаяся планировочная структура населённого пункта;
- наличие производственных и коммунально-складских территорий;
- транспортное и инженерное обеспечение населённого пункта.

Архитектурно-пространственные решения определяются следующими положениями:

- упорядочение планировочной структуры селитебной территории за счёт устройства межквартальных проездов, сноса ветхих жилых домов;
- размещение объектов общественно-делового центра;
- формирование улично-дорожной сети;
- размещение объектов инженерной инфраструктуры и жизнеобеспечения для создания комфортных условий проживания;
- благоустройство территории населённого пункта, организация отвода поверхностных и талых вод, устройство пешеходных тротуаров и укрепление поверхности грунтов посевом акклиматизированных трав, посадка деревьев и кустарников.

Проектными решениями предлагается установление границ населённого пункта с учётом включения в границы населённого пункта земельных участков сельскохозяйственного и иного назначения с последующим переводом их в категорию земель населённых пунктов, в целях перспективного развития зон жилого, общественно-делового, производственного, сельскохозяйственного и иного назначения, транспортной и инженерной инфраструктуры.

#### Село Горячие Ключи

На территории населённого пункта находится Государственный памятник природы регионального значения «Дагинские термальные источники», относящиеся к особо охраняемым природным территориям. Наличие термальных источников повлияло на развитие в селе рекреационной зоны и строительство баз отдыха с использованием минеральных вод в лечебных целях.

Анализ особенностей населённого пункта Горячие Ключи позволяет сформировать основные градостроительные проблемы, решение которых является задачей настоящего генерального плана:

- имеются территории, требующие полной регенерации;
- предприятия пищевой промышленности и ряд коммунальных предприятий имеют различные классы вредности и оказывают негативное влияние на прилегающие к ним территории;
- отсутствие на значительной части улиц дорожных одежд капитального типа;
- отсутствие на сегодняшний день системы водоотведения ливневых вод на территории населённых пунктов;
- наличие природных структурных элементов, ограничивающих градостроительное развитие территории;
- ландшафтные возможности во многом не реализованы, отсутствует единый каркас зелёных насаждений.

Развитие села Горячие Ключи планируется за счёт относительно небольшого естественного прироста населения, создания условий для роста производственного потенциала, а также развития курортной зоны.

Архитектурно-пространственное решение территории населённого пункта принято с учётом инженерно-геологических и экологических ограничений, а также специфики уклада жизни населения.

Генеральным планом предусмотрена организация новой планировочной структуры, определены территории для развития застройки на расчётный срок. Так же, формируется новый транспортный каркас, с учётом естественных элементов ландшафта, направления ранее существующей железной дороги. Проектируемая структура улично-дорожной сети живописная, что приемлемо для курортных зон.

Проектными решениями предлагается сохранить несколько жилых жомов в центральной части. Остальная жилая застройка подлежит сносу с последующим расселением жителей в новые благоустроенные дома. Проектом предлагается строительство одноэтажных многоквартирных жилых домов, а также одно- и двухэтажных многоквартирных жилых домов для временного проживания.

В проекте планировки жилая застройка располагается в малоэтажной и индивидуальной жилой застройке.

Общественно-деловая зона представлена объектами: торгового назначения и учреждениями здравоохранения. К общественным объектам относятся: Дагинская участковая больница (не действующая) и магазин. Данные объекта расположены разрозненно в случайном порядке. Формирование общественно-деловой зоны предлагается в центральной части населённого пункта.

Проектными решениями магазин смешанных товаров ликвидируется, здание Дагинской участковой больницы подлежит реконструкции с последующим перепрофилированием в лечебно-оздоровительный корпус. К новому строительству предложены следующие общественные объекты: гостиница, два центра развлечений, детский сад с начальной школой, магазин с кафе, пожарное депо. Проектируемые общественные здания расположены на основных транспортных направлениях с соблюдением радиуса доступности.

Зона производственного и коммунально-складского назначения в селе Горячие Ключи представлена следующими объектами: территория под ВОС (водопроводные очистные сооружения), две вышки связи, котельная на территории больницы (не действующая), с западной стороны от селитебной территории находится рыбоперерабатывающая база. Предлагается реконструкция котельной, на территории ВОС строительство самих водопроводных очистных сооружений. А также, из новых производственных объектов предусмотрено в северной части размещение территории КОС (канализационных очистных сооружений) и канализационной насосной станции, с западной стороны размещение коммунально-складской территории.

Генеральным планом на первом месте в селе Горячие Ключи уделяется развитию рекреационной зоны. Основанием для данного решение является наличие на территории населённого пункта памятника природы «Дагинские термальные источники», который расположен в зоне особо охраняемых природных территорий и объектов.

Проектом генерального предлагается освоение новых свободных участков в северо-восточном, восточном и южном направлениях с размещением на данных территориях новых баз отдыха.

Проектом предусмотрена система озеленения территорий общего пользования, детского сада с начальной школой, озеленение улиц и площадок для отдыха, а также озеленение вдоль магистральных улиц.

Основными мероприятиями по благоустройству территории являются: организация водоотвода дождевых и паводковых вод; устройство пешеходных тротуаров; организация проездов и парковок, детских и хозяйственных площадок.

В результате анализа существующего положения и выявленных территориальных ресурсов предлагаются следующие территориально-планировочные решения, общие для всех населённых пунктов МО «Городской округ Ногликский».

Основными мероприятиями по благоустройству территории являются: организация водоотвода дождевых и паводковых вод; улучшение улично-дорожной сети; устройство пешеходных тротуаров и укрепление откоса надпойменной террасы.

Формирование жилой застройки достигается упорядочением системы улиц и пешеходных направлений с учётом сложившейся ситуации. Поэтапная реализация проекта, определённая планом мероприятий, обеспечивает в первую очередь застройку свободных территорий с целью освобождения ветхого жилья и строительства на его месте нового жилого фонда.

Строительство новых промышленных и коммунальных предприятий предлагается развивать на существующих промышленных и коммунальных площадках в настоящее время не функционирующих предприятий.

Модернизацию действующих предприятий предлагается осуществлять в пределах территорий этих предприятий, или при обосновании за счёт примыкающих резервных территорий, предусмотренных для промышленности, при их наличии.

Основными направлениями концепции развития территории являются:

1. Формирование центра административного и культурно-бытового обслуживания в населённых пунктах на основе уже сложившегося центра.
2. Индивидуальное жилищное строительство планируется развивать на свободных земельных участках, освобождаемых после сноса ветхого жилого фонда, и предназначенных для такой застройки.
3. При развитии населённых пунктов необходимо руководствоваться режимами зон ограничений.
4. Основное развитие промышленной и коммунально-складской зон в существующих границах промзон и на резервных территориях промзон.
5. Вынос жилья из санитарно-защитных зон на предлагаемые проектом территории или применение технологий, позволяющих уменьшать размеры санитарно-защитных зон.
6. Вынос предприятий в коммунально-промышленную зону в целях исключения перекрытия санитарно-защитной зоной от этих предприятий жилых районов.
7. Благоустройство берегов рек и ручьёв и существующих зелёных насаждений общего пользования в населённых пунктах; создание рекреационных мест отдыха для населения.
8. Озеленение улиц и санитарно-защитных зон.

Прогноз сценарных условий развития транспортного комплекса муниципального образования «Городской округ Ногликский» разработан на основании сценарных условий, основных параметров прогноза социально-экономического развития Российской Федерации в целом и Сахалинской области в частности.

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 Ногликский» 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 Ногликский» 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, увеличение 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 округа.

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 нижеследующей таблице (**Ошибка! Источник ссылки не найден.**).

Таблица 2. Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры

Показатель	Единица измерения	Вариант №1 (Базовый)	Вариант №2 (Оптим.)	Вариант №3 (Макс.)
Прогнозные показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок				
Охват населенных пунктов регулярным автобусным сообщением	%	90	100	100
Пассажирооборот	тыс. пассажиров в год	5	7	8
Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры				
Протяженность улично-дорожной сети	км	105	125	150
Протяженность велосипедных дорожек	км	0	3,3	7,0
Протяженность пешеходных тротуаров	км	10	15	20
Обеспеченность парковочным пространством	%	50	65	70
Показатели автомобилизации и безопасности дорожного движения				
Уровень автомобилизации населения	авт. на 1000 жителей	300	400	450
Количество ДТП	ед.	6	5	4
Социальный риск	количество погибших на 1 тыс. жителей	1,5	1,0	0,2
Транспортный риск	количество погибших на 1 тыс. зарегистрированных ТС	3,75	2,20	0,25

Все три варианта развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Городской округ Ногликский» удовлетворяют потребностям муниципального образования в настоящем времени.

В городском округе в настоящий момент отсутствует специальная инфраструктура для велосипедного движения. Базовым вариантом не предусмотрено строительство велодорожек. Развитие пешеходной инфраструктуры предполагает дооснащение транспортной составляющей тротуарами в различных объемах.

Предусматривается застройка территории города Ноглики, 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. человек населения). Необходимо предусматривать установку технических средств организации дорожного движения, а также барьерные ограждения.

Таким образом, экономически наиболее эффективным и отвечающим насущным потребностям муниципального образования «Городской округ Ногликский» представляется реализация второго (Оптимального) варианта развития транспортной инфраструктуры

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

### **5.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта.**

Анализ сложившихся экономической и демографической ситуаций в МО «Городской округ Ногликский» позволяет сделать вывод о небольшом росте транспортного спроса, постепенном увеличении объемов и характера передвижения населения на территории муниципального образования. Необходимо предусмотреть проведение обследования пассажиропотока, не реже 1 раза в 5 лет, для своевременного уточнения потребностей населения. Полученный в результате обследования материал служит основанием для корректировки маршрутной схемы отдельных маршрутов, составления расписания движения автобусов, организации укороченных маршрутов. Обследование пассажиропотоков проводится в соответствии с действующими нормативными документами.

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

Согласно прогноза социально-экономического развития МО «Городской округ Ногликский» на 2020-2024гг. объем пассажирских перевозок составляет порядка 30 тыс.человек в год и значительного изменения в ближайшей перспективе не предусматривается. В период реализации Программы транспортная инфраструктура городского округа по видам транспорта предусматривает развитие автомобильного сообщения внутри Сахалинской области и обеспечение муниципального образования «Городской округ Ногликский» постоянными внешними транспортными путями. Основным видом транспорта, обеспечивающим прямую доступность муниципального образования в территориальной структуре Российской Федерации, останется автомобильный транспорт. Транспортная связь, внутри городского округа будет осуществляться общественным пассажирским транспортом, личным транспортом. Для обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового автомобильного транспорта.

Проектом генерального плана уточняется местоположение железной дороги в части муниципального образования «Городской округ Ногликский» и предлагается проход железной дороги через пгт. Ноглики, в связи с чем запланировано расширение транспортной зоны в границах пгт. Ноглики и на территории муниципального образования.

### **5.2 Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов**

На расчетный срок сохраняется существующая система транспортного обслуживания населения - общественным пассажирским транспортом. Движение общественного транспорта предлагается осуществлять по существующим маршрутам. Для повышения уровня комфорта и удобства общественного транспорта предлагается выполнить мероприятия по реконструкции автобусных остановок с устройством заездных карманов и установке павильонов ожидания. Данное мероприятие необходимо проводить на всех остановках общественного транспорта в течение всего срока проектирования.

Сложившиеся маршруты общественного транспорта являются оптимальными и обеспечивают доступность социально-значимых объектов. Протяженность линий общественного транспорта на расчетный срок останется неизменной.

### **5.3 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.

В муниципальном образовании «Городской округ Ногликский» 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.

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

1. Осуществление строительства гаражей для хранения личного легкового автотранспорта осуществляется в комплексе с жилыми домами на территории многоквартирной жилой застройки.

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

3. Организация общественных стоянок в местах наибольшего скопления автомобилей.

Данные объекты размещаются за счет средств застройщика (для объектов общественно-делового назначения и многоквартирной жилой застройки) или собственника земельного участка (для гаражей индивидуального транспорта).

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.

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

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

Мероприятия по управлению парковочным пространством должны обеспечить развитие сети парковочных мест. Кроме того, развитие системы парковок требует формирования экономических и правовых механизмов поддержки развития системы временного и постоянного хранения автотранспорта.

Развитие и регулирование системы парковок предусматривает реализацию следующих групп мероприятий:

- ограничение парковок на тех участках улично-дорожной сети, где они создают помехи движению транспорта. Оно должно предусматривать:

- запрет стоянки и/или остановки на участках улично-дорожной сети;
- ограничение стоянки и/или остановки на участках улично-дорожной сети;
- определение участков улично-дорожной сети с ограничением режимов
- стоянки и остановки;
- организацию контроля соблюдения запретов и ограничений;

- создание системы автоматизированного информирования о функционировании парковочного пространства.

Запрет стоянки так же, как и введение платы за парковку на улично-дорожной сети, может рассматриваться в качестве меры, ограничивающей интенсивное движение.

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

Кроме этого, для повышения качества обслуживания населения в соответствии с решениями генеральных планов населенных пунктов предусмотрено размещение станций технического обслуживания и автомойки.

Также необходимо предусмотреть разработку комплексной схемы организации парковочного пространства на территории пгт Ноглики. Разработка данной схемы позволит определить конкретные проблемные места в части хранения личного транспорта на территории и определить перечень мероприятий по устранению этих мест.

Кроме этого, при размещении парковок на территории города Ноглики необходимо также руководствоваться Методическими рекомендациями по формированию единого парковочного пространства в городах Российской Федерации.

#### **5.4 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения**

Повышение уровня безопасности на улично-дорожной сети городского округа предполагается достигать за счет обустройства наземных пешеходных переходов, размещения пешеходных ограждений, освещения участков улиц и дорог, установления дорожных знаков, нанесения дорожной разметки и других мероприятий.

Предусматриваются следующие мероприятия:

- обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию безбарьерной среды;
- организация тротуаров в районах существующей и перспективной застройки;
- организация велосипедных дорожек.

В первую очередь предусматривается устройство тротуаров по улицам Физкультурная, Транспортная, Строительная, Вокзальная, Новая, Ак. Штернберга, Депутатская. В дальнейшем предусматривается строительство тротуаров по 13 кварталу, а также на центральных улицах сельских населенных пунктов.

Программой предусматривается создание безбарьерной среды для маломобильных 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, отнесенных к созданию безбарьерной среды.

Велодорожки устраиваются на тротуарах города и выделяются маркировочной линией 1.15 и знаком 4.4 «Велосипедная дорожка». Общая протяженность велосипедных дорожек в черте города на расчетный срок составит 3,3 км.

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.

### **5.5. 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 видео фиксации 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.

Обеспечение материально-технической базы дорожных служб, а также обеспечение повышения производительности труда в дорожном хозяйстве являются важными функциями управления дорожным хозяйством. Без совершенствования материально-технической и технологической базы дорожного хозяйства невозможно формирование эффективной системы управления состоянием автомобильных дорог, обеспечение оптимального использования бюджетных средств, материально-технических и трудовых ресурсов.

В рамках рассмотрения данного вопроса планируется реализация мероприятий в составе следующих задач:

- обеспечение использования новых видов дорожных конструкций и материалов, позволяющих повысить качество и увеличить межремонтные сроки службы автомобильных дорог и дорожных сооружений в условиях Сахалинской области;
- обеспечение своевременного удовлетворения обоснованных потребностей дорожного хозяйства в качественных дорожно-строительных материалах и конструкциях;

Реализация этих мероприятий предполагает: разработку мер по стимулированию внедрения современных дорожных технологий и материалов; проведение работ по расширению ресурсной базы дорожного хозяйства, в первую очередь, по нерудным строительным материалам (щебень, песок).

Для оптимизации транспортной схемы пгт. Ноглики Комплексной схемой организации дорожного движения предлагается построить объездную автомобильную дорогу по правому берегу реки Имчин от района 25-го Июня параллельно железной дороге, мимо железнодорожного вокзала до пересечения дороги регионального значения Южно-Сахалинск-Оха. Протяженность дороги составит 2,36 км.



## 5.6 Мероприятия по развитию сети дорог городского округа

Уровень транспортного обеспечения существенно влияет на градостроительную ценность территории. Задача развития транспортной инфраструктуры - создание благоприятной среды для жизнедеятельности населения, снижение социальной напряжённости от транспортного дискомфорта.

### Внешние транспортные связи

На перспективу сохраняются все объекты железнодорожного, автомобильного, водного транспорта сохраняются в МО «Городской округ Ногликский». В связи с негативным воздействием аэропорта на жилую застройку проектом предусмотрено изменение местоположения объекта – вынос за границу пгт. Ноглики.

Согласно Схеме территориального планирования Сахалинской области, разработанной до 2030 г, предусмотрены следующие мероприятия (срок реализации 2017-2030гг.):

- авто-железнодорожный переход о. Сахалин – Хабаровский край (ст.Ныш – ст.Селихино);
- строительство автомобильной дороги Ныш – авто-железнодорожный переход через пролив Невельского, протяжённость - 100 км.

Проектом генерального плана предусмотрены изменения во внешней транспортной сети с. Ныш:

- реконструкция автомобильной дороги общего пользования местного значения «ж.д.ст. Ныш - с. Ныш» IV категории с капитальным типом покрытия, протяжённостью 8,1 км.

В с. Горячие Ключи проектом генерального плана предусмотрены следующие изменения во внешней транспортной сети:

- реконструкция автомобильной дороги общего пользования регионального значения «Южно-Сахалинск - Оха» III категории с асфальтобетонным покрытием. Протяжённость 0,3 км в границах населённого пункта.

Генеральным планом в с. Вал предусмотрены следующие изменения во внешней транспортной сети:

- строительство автомобильных дорог общего пользования местного значения V категории, протяжённостью 3,3 км (на 1 очередь), носящих подъездной характер к объектам инженерной инфраструктуры, к кладбищу, к территориям производственных и коммунально-складских зон и к садоводческим хозяйствам.

В пгт. Ноглики планируется:

В соответствии с муниципальной программы "Развитие инфраструктуры и благоустройство населенных пунктов МО «Городской округ Ногликский» в

муниципальном образовании планируется работы по содержанию и капитальному ремонту улично-дорожной сети и дорог общего пользования местного значения.

- В 2021 году планируется начать, а в 2022 году закончить работы по капитальному ремонту 1,3 км. дороги общего пользования пгт. Ноглики от ул. Советской до поликлиники;
- Планируется выполнение работ по капитальному ремонту дорог общего пользования пгт. Ноглики: ул. Новая – 1,07 км, ул. Ак. Штернберга – 1,051 км, ул. Физкультурная – 1,76 км.
- Планируется введение дополнительных рейсов по городским маршрутам в вечернее время, а также организация нового междугородного маршрута регулярных перевозок, соединяющего административный центр муниципального образования с сельским населённым пунктом Ныш.

## **6. 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 «Городской округ Ногликский».

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства федерального бюджета, областного бюджета, бюджета муниципального образования «Городской округ Ногликский», 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 «Городской округ Ногликский» 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. Описанные 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. Изменение цен и 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.

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 нижеследующей таблице и включают в себя оценку величины необходимых капитальных вложений в строительство и реконструкцию транспортной инфраструктуры, выполненную на основании приказа № 643 от 30.12.2011г. «Об утверждении укрупненных нормативов цены строительства различных видов объектов капитального строительства непроизводственного назначения и инженерной инфраструктуры», либо принятую по объектам - аналогам по видам капитального строительства и видам работ

Таблица 7. Объемы бюджетных и внебюджетных средств на реализацию программы комплексного развития транспортной инфраструктуры МО «Городской округ Ногликский»

Наименование мероприятия	Срок реализации	Объем финансирования, тыс. руб.							Источник финансирования
		ВСЕГО	2020	2021	2022	2023	2024	2025-2030	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
В области развития инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства									
Размещение автогазозаправочных станций газомоторного топлива	2025-2030							Смета	Внебюджетные средства
Размещение станций технического обслуживания в с. Ныш, 1 пост	2025-2030							Смета	Внебюджетные средства
Размещение станций технического обслуживания в с. Вал, 3 поста	2025-2030							Смета	Внебюджетные средства
Размещение автомойки в пгт. Ноглики, 5 постов	2025-2030							Смета	Внебюджетные средства
Размещение автомойки в с. Горячие ключи, 1 пост	2025-2030							Смета	Внебюджетные средства
Размещение АЗС в с. Ныш	2025-2030							Смета	Внебюджетные средства
Размещение АЗС в с. Вал	2025-2030							Смета	Внебюджетные средства
Размещение АЗС в с. Горячие ключи	2025-2030							Смета	Внебюджетные средства
Размещение на территории пгт. Ноглики дополнительных мест хранения транспорта	2025-2030							Смета	Местный бюджет и внебюджетные средства
Устройство на территории пгт. Ноглики дополнительных парковочных мест	2021-2030	смета							Местный бюджет и внебюджетные средства

Расширение существующих парковок рядом с торговыми центрами, заведениями общественно-культурными и общепита	2021-2030	смета							Местный бюджет и внебюджетные средства
Расширение проездов для транспорта и создание новых парковочных карманов	2021-2030	смета							Местный бюджет и внебюджетные средства
В области развития инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения									
Устройство тротуаров и пешеходных дорожек	2025-2030							Смета	Областной и местный бюджеты
Устройство сети велосипедных дорожек	2025-2030							Смета	Областной и местный бюджеты
В области развития сети внешнего транспорта									
Строительство авто-железнодорожного перехода о. Сахалин – Хабаровский край (ст. Ныш – ст. Селихино)	2025-2030							Смета	Областной и федеральный бюджеты
Строительство автомобильной дороги Ныш – авто-железнодорожный переход через пролив Невельского, протяжённость - 100 км	2025-2030							Смета	Областной и федеральный бюджеты
В области развития улично-дорожной сети населенных пунктов									
Обустройство остановочных павильонов общественного транспорта, в количестве 4 единиц	2020-2025	1800,00	1200,00	600,00					Местный бюджет
Строительство и реконструкция улиц в районах существующей и новой жилой застройки в пгт. Ноглики	2020-2025	1198748,4		8901,1	211847,3	588800	389200		Областной и местный бюджеты
Строительство и реконструкция улиц в районах существующей и новой жилой застройки в с.Вал	2020-2025	71648,4		1334,5	3113,9	67200,0			Областной и местный бюджеты

Строительство и реконструкция улиц в районах существующей и новой жилой застройки в с.Ныш	2020-2025	233729,4		3329,4	115200	115200			Областной и местный бюджеты
Строительство автодорожного моста через р. Имчин в створе пер. Свободный и существующей автомобильной дороги с грунтовым покрытием в пгт. Ноглики	2025-2030	450000,00						450000,0	Областной и местный бюджеты
Реконструкция автомобильной дороги общего пользования местного значения «ж.д. ст. Ныш - с. Ныш» IV категории с капитальным типом покрытия, протяжённостью 8,1 км	2025-2030	1280000,00						1280000,0	Областной и местный бюджеты
Строительство объездной автомобильной дороги по правому берегу реки Имчин протяженностью 2,36 км	2025-2030	283200,00						283200,00	Областной и местный бюджеты
Строительство в с. Ныш автомобильных дорог в общего пользования местного значения V категории с капитальным типом покрытия, служащих для подъезда к полигону ТБО, кладбищу и к водопроводным очистным сооружениям общей протяжённостью 2,0 км	2025-2030	320000,00						320000,0	Областной и местный бюджеты
Реконструкция автомобильных дорог общего пользования местного значения	2025-2030	1280000,00						1280000,0	Областной и местный бюджеты
Содержание и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения	2020-2025	228911,00	4974,3	30575,6	34990,1	50733,9	52763,3	54873,8	Областной и местный бюджеты
Капитальный ремонт и (или) ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения	2020-2030	728520,00	58565,0	111659,1	111659,1	111659,1	111659,1	223318,6	Областной и местный бюджеты
<b>ВСЕГО</b>		<b>6076557,00*</b>	<b>64739,3</b>	<b>156399,7</b>	<b>476810,4</b>	<b>933593</b>	<b>553622,4</b>	<b>3891392,0</b>	

\*- подлежит уточнению. Мероприятия Программы и объемы ее финансирования могут уточняться ежегодно при формировании бюджета на соответствующий финансовый год.

## 7. Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству и реконструкции транспортной инфраструктуры

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

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

$$R = I_{cp} / V_{фин}, \text{ где:}$$

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

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

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

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

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

$n$  - количество целевых индикаторов программы.

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

$$ij = I_j \times k_j, \text{ где:}$$

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

$k_j$  - весовой коэффициент, присвоенный целевому индикатору.

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

$$I = ((I_f - I_b) / (I_p - I_b)) \times 100\%, \text{ где:}$$

$I_f$  - фактическое значение целевого индикатора за отчетный период;

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

$I_p$  - плановое значение целевого индикатора на отчетный период.

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

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

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



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

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

- высокий (95%);
- удовлетворительный (75%);
- неудовлетворительный (если значение эффективности реализации программы не отвечает приведенным выше уровням, эффективность ее реализации признается неудовлетворительной).

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

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

Таблица 3. 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	Реконструкция железной дороги в пределах города. Устройство автомобильных дорог общего пользования местного значения с капитальным типом дорожной одежды, выполняющие роль подъездных автомобильных дорог к населенным пунктам.	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	Размещение дополнительных остановочных павильонов	Увеличение пассажиропотока на 15%, обеспечение населения общественным транспортом в развивающихся населенных пунктах на 100%
Развитие инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства	Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью, увеличение количества стоянок для автотранспорта, создание условий для парковок автомобилей в установленных местах, освобождение пешеходных зон от автомобилей	Определение потребности в местах хранения автотранспорта около объектов обслуживания и для жителей многоквартирной жилой застройки. Определение дополнительных территорий под места хранения транспорта	Увеличение доступности объектов транспортной инфраструктуры и качества обслуживания на 30%, расширение парковочного пространства на 20%
Развитие инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения	Обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения, повышение безопасности дорожного движения	Устройство пешеходных зон и тротуаров. Организация велосипедных дорожек	Снижение времени в пути пешеходам на 10%, снижение вероятности ДТП с участием пешеходов на 40%, организация велосипедных маршрутов
Развитие сети дорог	Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов	Реконструкция автомобильной дороги федерального значения Ноглики-Оха в пределах населенного пункта.	Увеличение скорости движения на 30%, снижение времени в пути на 30%, снижение вероятности ДТП на 20%, снижение экологической нагрузки на ОС на 10%,

	<p>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>	<p>Реконструкция автомобильной дороги Ныш-Ныш2. Обустройство транспортной инфраструктуры земельных участков, предоставленных в рамках реализации Федерального Закона от 01.06.2016 № 119-ФЗ (дальневосточный гектар). Реконструкция автомобильных дорог общего пользования местного значения МО «Городской округ Ногликский»</p>	<p>улучшение качества обслуживания территорий на 45%, снижение износа уличнодорожной сети на 60%</p>
--	---	--	--

## **8. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории МО «Городской округ Ногликский»**

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 региона в целом и городского округа в частности является государственно-частное партнерство, поэтому одновременно должны быть созданы условия для строительства и эксплуатации автомобильных дорог и искусственных сооружений на коммерческих началах с привлечением средств частных инвесторов.

Ограниченность ресурсов 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 («дорожной карте») «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 округов.

Сегодня, в соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса РФ, к полномочиям органов местного самоуправления городских округов в области градостроительной деятельности относятся разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры - документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры городского округа, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования. Планом и программой комплексного социально-экономического развития городского округа, инвестиционными программами субъектов естественных монополий, договорами о развитии застроенных территорий, договорами о комплексном освоении территорий, иными инвестиционными программами и договорами, предусматривающими обязательства застройщиков по завершению в установленные сроки мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры. Программы комплексного развития имеют высокое значение для планирования реализации документов территориального планирования. Следует отметить, что сроки разработки и утверждения 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, в который также входит и разработка генерального плана.

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

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

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

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

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

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

- разработка предложений для региональных исполнительных органов власти, органов власти муниципального района по включению мероприятий, связанных с развитием объектов транспортной инфраструктуры городского округа, в состав плана экономики района.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

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

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

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

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

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

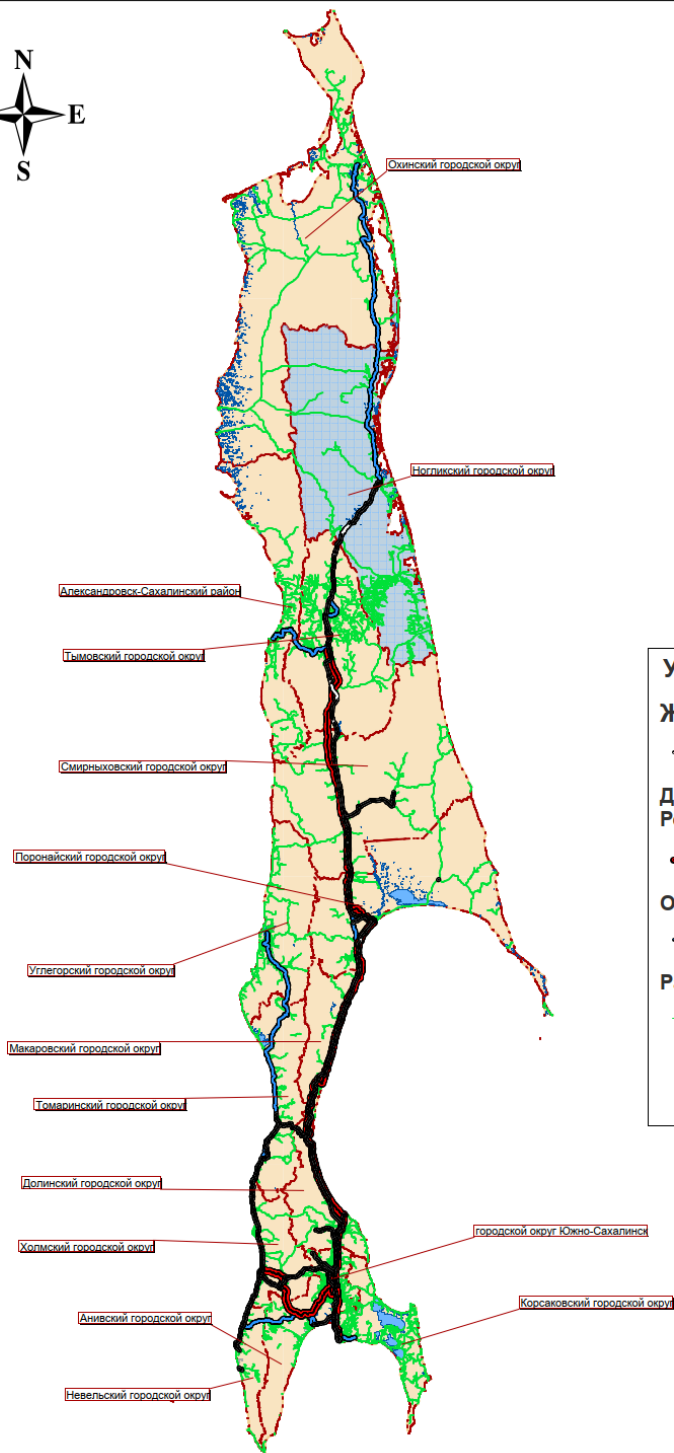
Администрация МО «Городской округ Ногликский» осуществляет общий контроль за ходом реализации мероприятий Программы, а также непосредственно организационные, методические и контрольные функции в ходе реализации Программы, которые обеспечивают:

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

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

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

**ПЛАН-СХЕМА ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ САХАЛИНА  
(без Курильских островов)**



**УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ**

**Железная Дорога**



**Дороги Федеральные и Региональные**



**Областная дорога**



**Районная дорога**



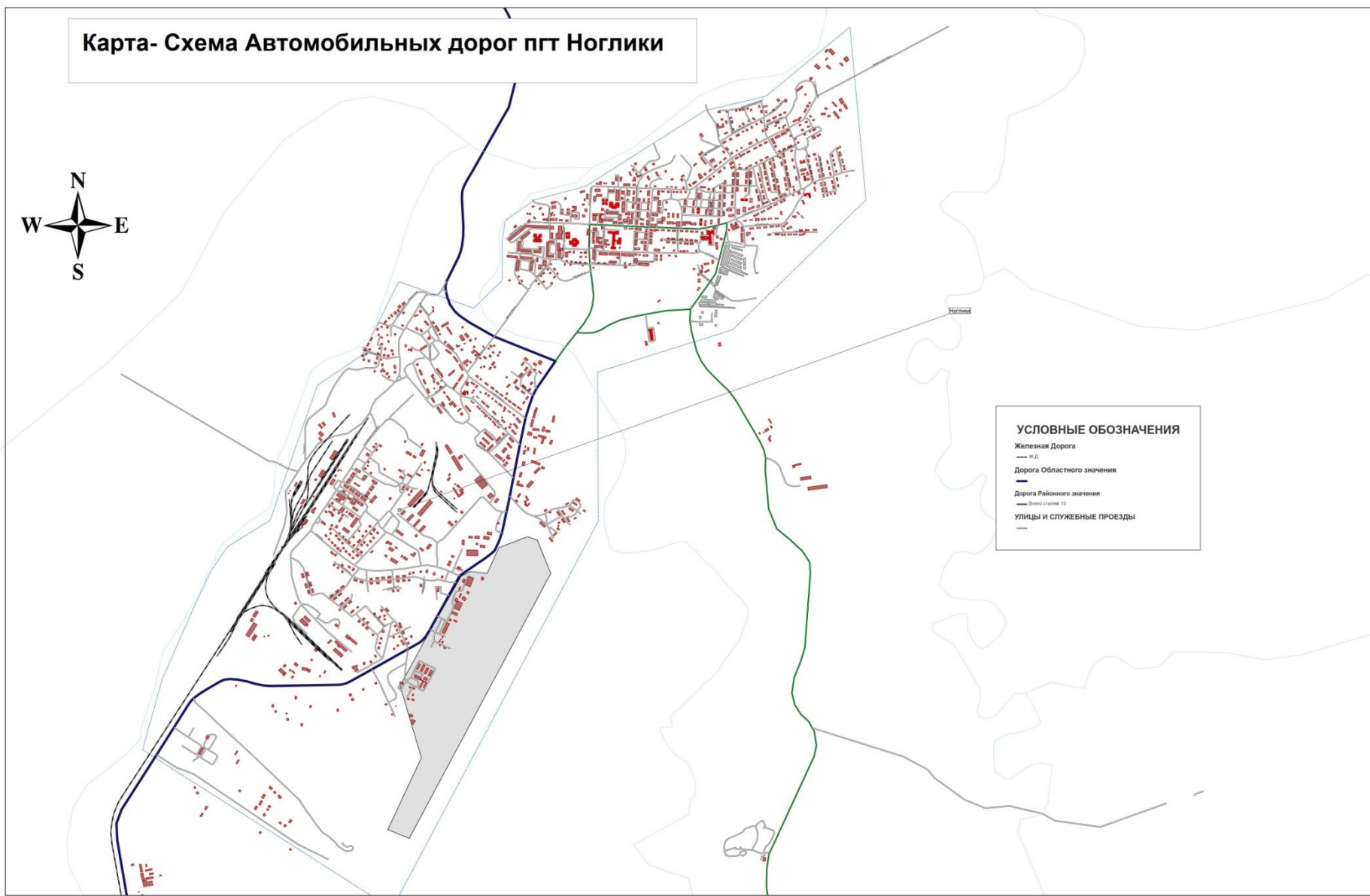


# Карта- Схема Автомобильных дорог пгт Ноглики

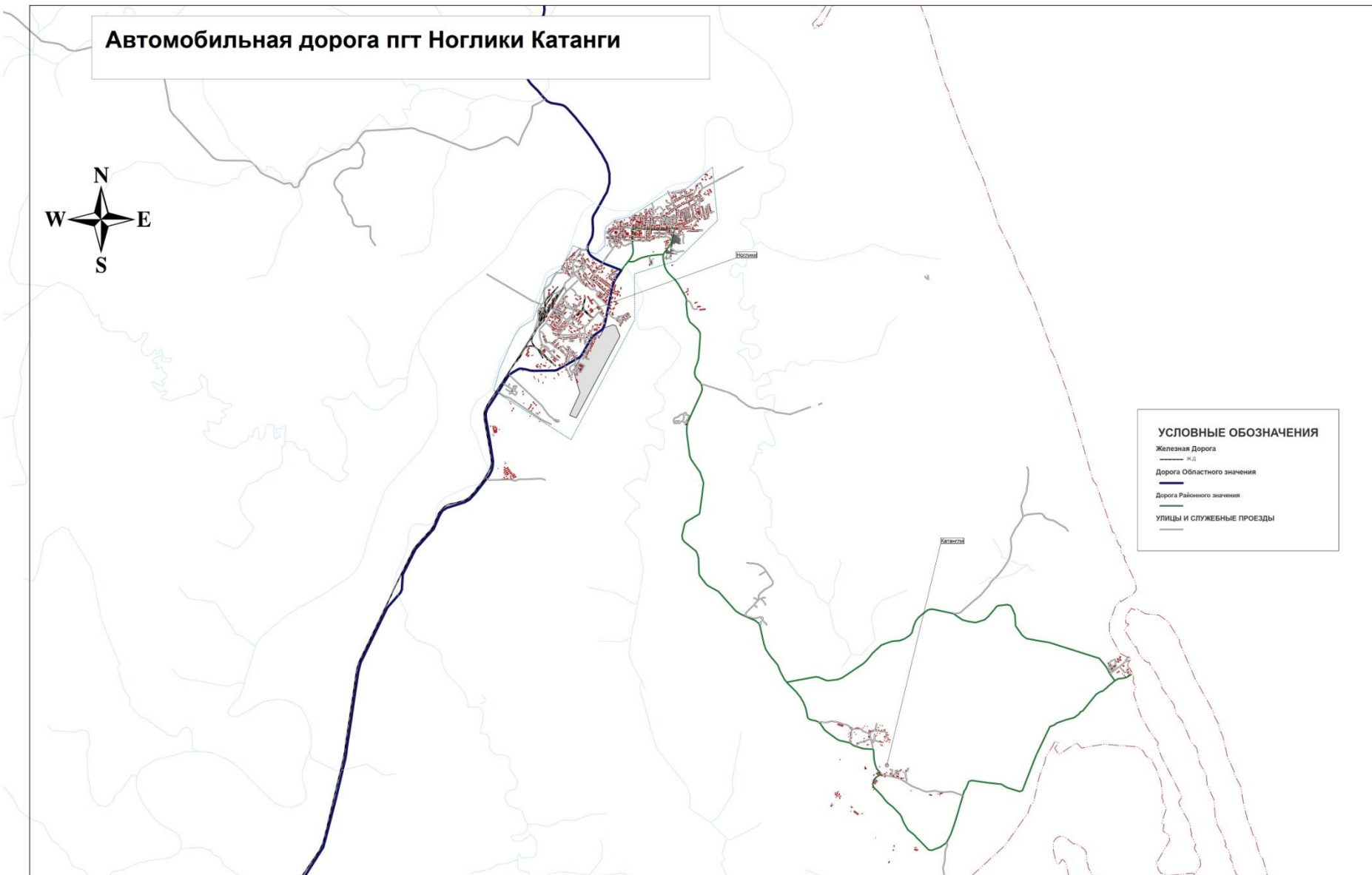


**УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ**

- Железная Дорога  
— Ж.Д.
- Дорога Областного значения  
—
- Дорога Районного значения  
— Дорога с шириной 15
- УЛИЦЫ И СЛУЖЕБНЫЕ ПРОЕЗДЫ  
—



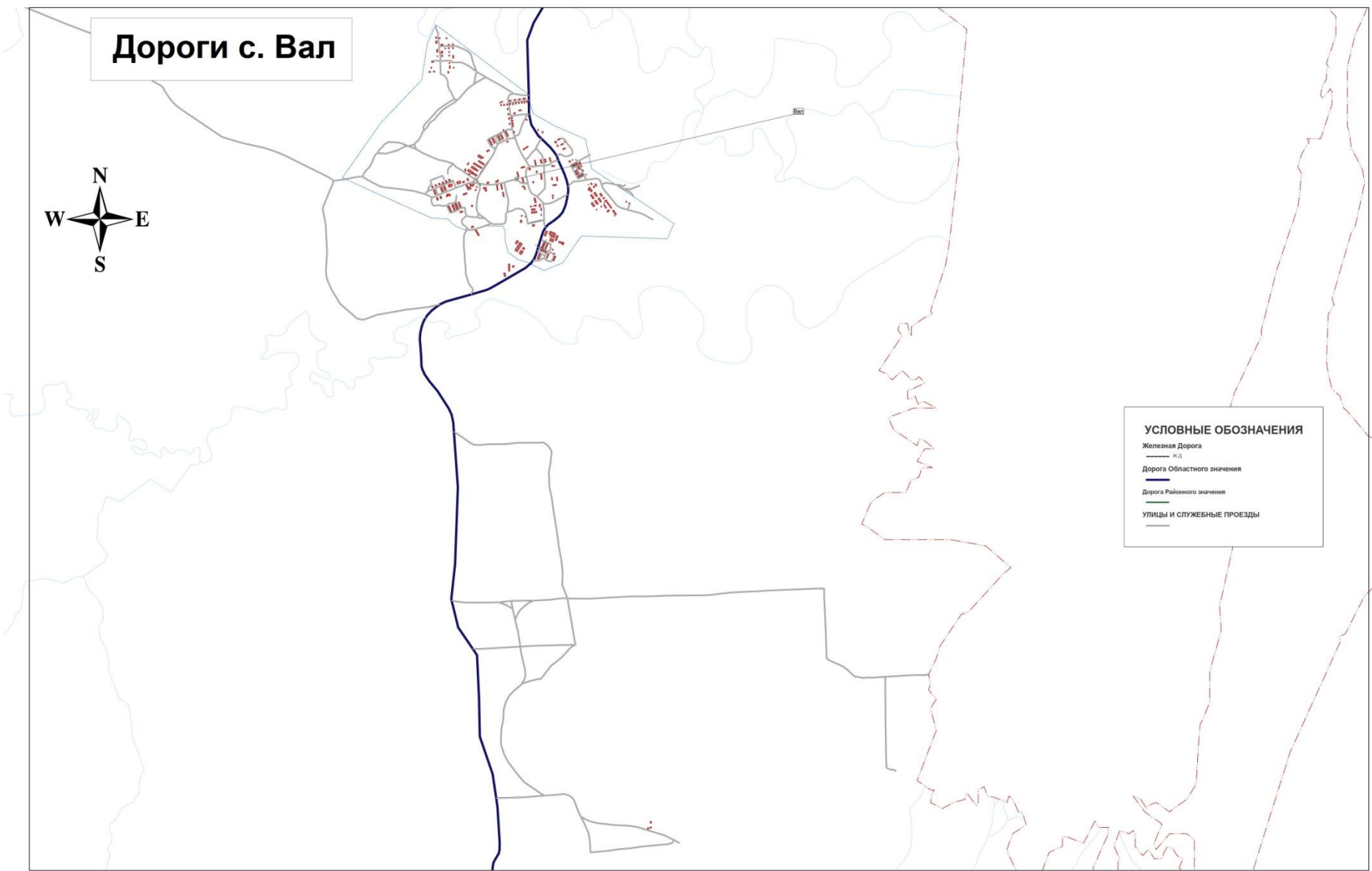
# Автомобильная дорога пгт Ноглики Катанги



**УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ**

- Железная Дорога — ЖД
- Дорога Областного значения —
- Дорога Районного значения —
- УЛИЦЫ И СЛУЖЕБНЫЕ ПРОЕЗДЫ —

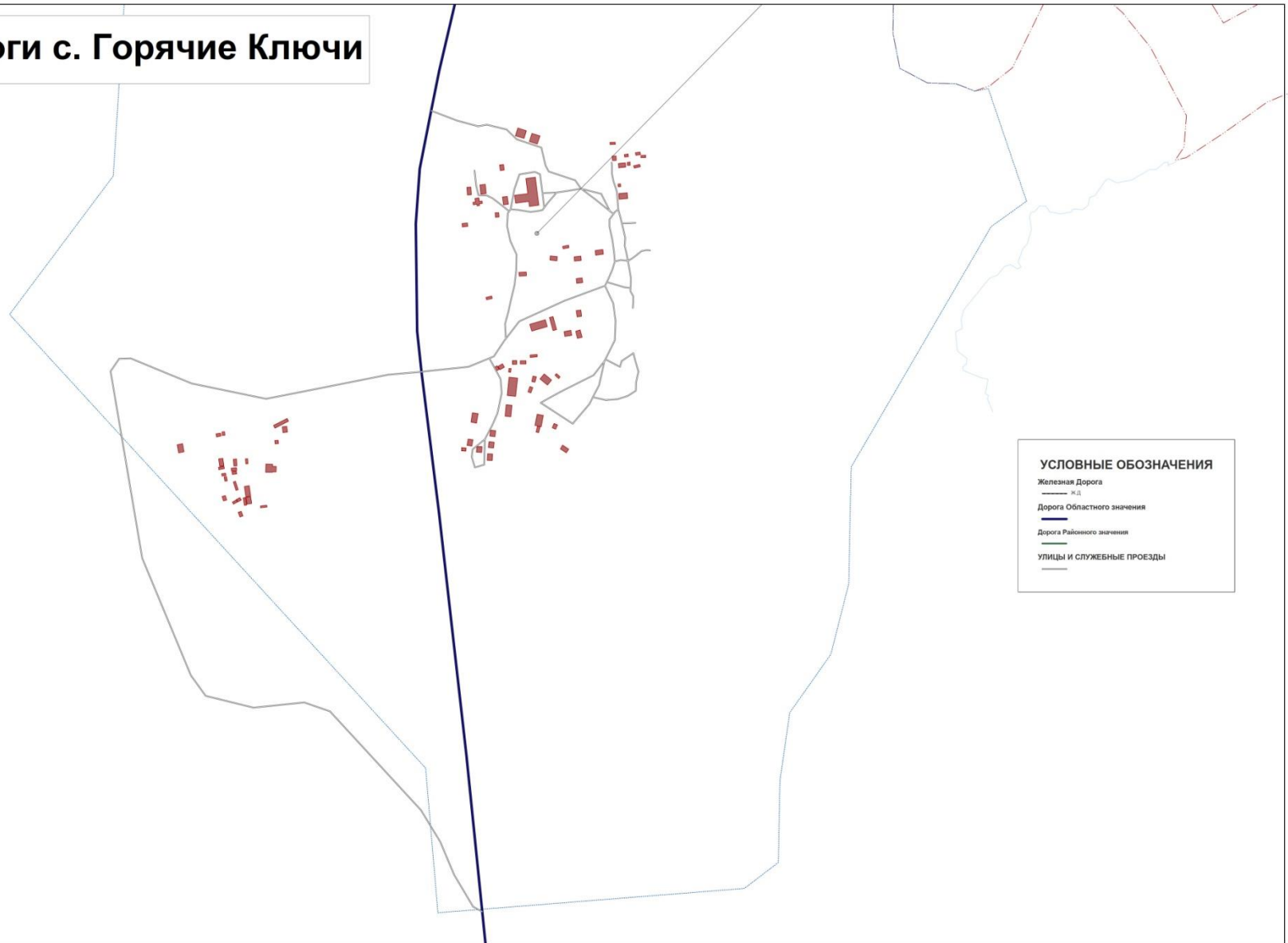
# Дороги с. Вал



**УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ**

- Железная Дорога
- Ж.Д.
- Дорога Областного значения
- Дорога Районного значения
- УЛИЦЫ И СЛУЖЕБНЫЕ ПРОЕЗДЫ

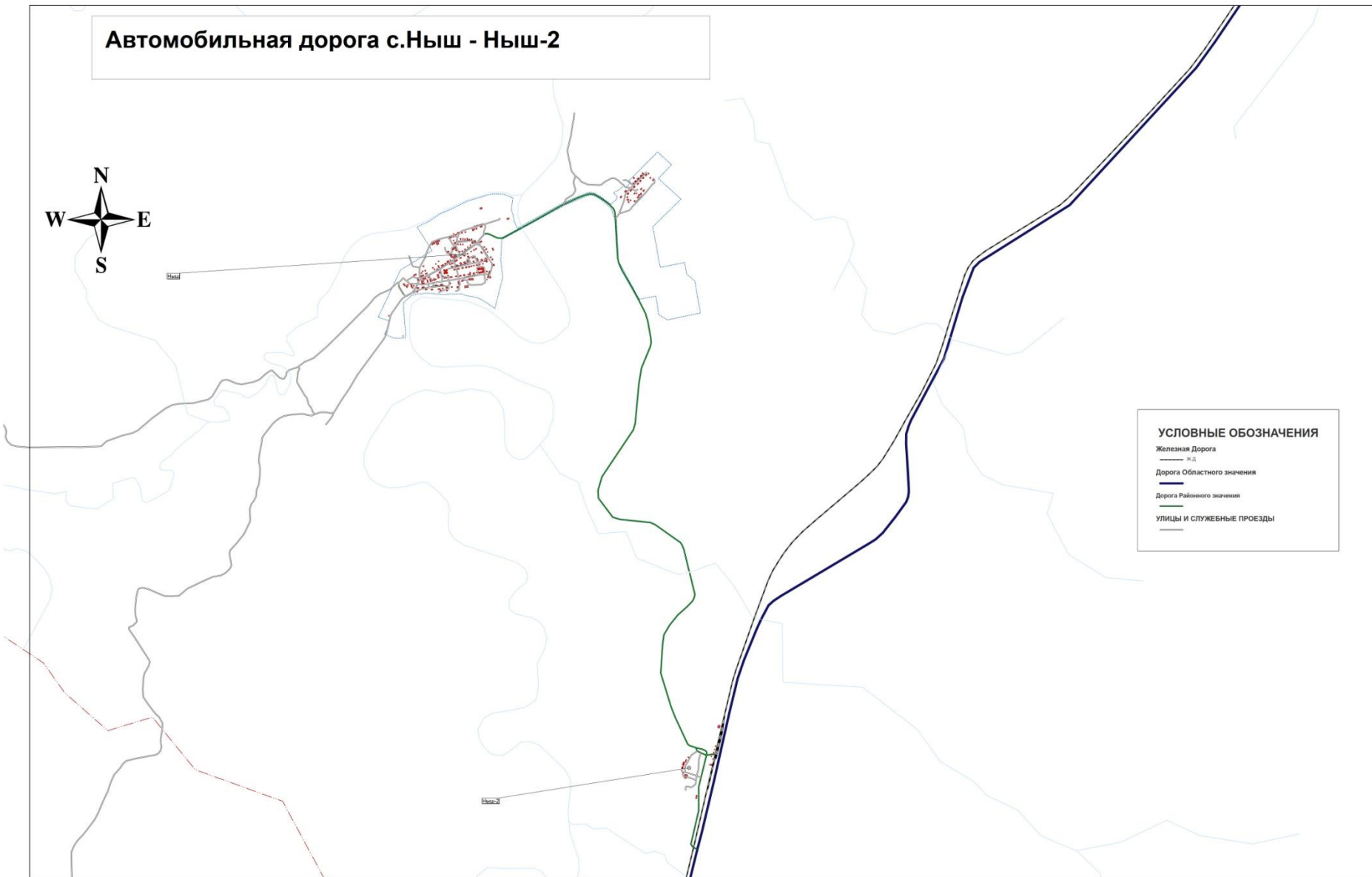
# Дороги с. Горячие Ключи



**УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ**

- Железная Дорога  
— ЖД
- Дорога Областного значения  
—
- Дорога Районного значения  
—
- УЛИЦЫ И СЛУЖЕБНЫЕ ПРОЕЗДЫ  
—

# Автомобильная дорога с.Ныш - Ныш-2



**УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ**

- Железная Дорога
- Дорога Областного значения
- Дорога Районного значения
- УЛИЦЫ И СЛУЖЕБНЫЕ ПРОЕЗДЫ