УТВЕРЖДЕНА

постановлением администрации Дальнегорского городского округа Приморского края

от \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_\_\_\_\_

**ПРОГРАММА**

**комплексного развития транспортной инфраструктуры Дальнегорского городского округа Приморского края**

**на 2020 - 2030 годы**

**ПАСПОРТ**

программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Дальнегорского городского округа Приморского края   
на 2020 - 2030 годы

|  |  |
| --- | --- |
| Полное наименование программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Дальнегорского городского округа Приморского края на 2020-2030 годы (далее-Программа) |
| Дата принятия правового акта о разработке программы | Постановление администрации Дальнегорского городского округа от \_\_\_ № \_\_\_ «О разработке Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Дальнегорского городского округа Приморского края на 2020-2030 годы» |
| Разработчик программы | Администрация Дальнегорского городского округа Приморского края. Юридический и почтовый адрес: 692446, Приморский край, г. Дальнегорск, проспект 50 лет Октября, д.125 |
| Ответственный исполнитель программы | Администрация Дальнегорского городского округа Приморского края. Юридический и почтовый адрес: 692446, Приморский край, г. Дальнегорск, проспект 50 лет Октября, д.125 |
| Цель программы | Обеспечение качественного транспортного обслуживания населения путем совершенствования внутренних и внешних транспортных связей, повышение уровня безопасности дорожного движения |
| Задачи программы | - создание новых и модернизация существующих базовых объектов транспортной инфраструктуры;  - повышение качества внутренних транспортных связей за счет совершенствования всего транспортного каркаса и отдельных его элементов. |
| Мероприятия и целевые показатели (индикаторы) реализации программы | - Снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции);  - Увеличение протяженности дорог с твердым покрытием;  - Достижение расчетного уровня обеспеченности населения услугами транспортной инфраструктуры. |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры | - проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения общего пользования;  - инвентаризация с оценкой технического состояния автомобильных дорог и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства автомобильных дорог и тротуаров;  - реконструкция, капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения, включая проектно-изыскательные работы;  - размещение указателей на улицах населённых пунктов;  - создание инфраструктуры автосервиса. |
| Срок и этапы реализации программы | Срок и реализация программы будет проходить в один этап с 2020 по 2030 годы. |
| Объемы и источники финансирования программы, (тыс.руб.) | Источник финансирования - средства местного и краевого бюджета, в том числе:  - местный бюджет – 210630,00 тыс. рублей;  - краевой бюджет – 21641,92 тыс. рублей;  - с разбивкой по годам:  2020 – 41341,92 тыс. рублей;  2021 – 18430 тыс. рублей;  2022 – 17000 тыс. рублей;  2023 – 17300 тыс. рублей;  2024 – 17700 тыс. рублей;  2025 – 19200 тыс. рублей;  2026 – 19700 тыс. рублей;  2027 – 20100 тыс. рублей;  2028 – 20400 тыс. рублей;  2029 – 20500 тыс. рублей;  2030 – 20600 тыс. рублей. |
| Ожидаемые результаты реализации программы | - повышение качества, эффективности и доступности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности Дальнегорского городского округа;  - обеспечение надежности и безопасности системы транспортной инфраструктуры. |

#### 1 Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры.

* 1. **Анализ положения Дальнегорского городского округа в структуре пространственной организации Приморского края.**

Первой и основной задачей пространственного развития является создание благоприятной среды и деятельности человека и условий для устойчивого развития поселения на перспективу путем достижения баланса экономических и экологических интересов.

Эта задача включает в себя ряд направлений, к основным из которых, также относится – усовершенствование внешних и внутренних транспортных связей как основы укрепления экономической сферы, а также развития улично-дорожной сети.

Дальнегорский городской округ расположен в восточной части Приморского края в центральной части Сихотэ-алинского хребта на берегу Японского моря. В состав городского округа входят: город Дальнегорск, села Каменка, Краснореченский, Рудная Пристань, Сержантово и деревни Лидовка, Мономахово, Черемшаны. Дальнегорский городской округ получил статус городского округа 01.01.2005 г. по Закону Приморского края № 164-КЗ от 11.11.2004 г.

Площадь территории округа составляет 5372,27 кв.км (537227 га). Общая протяженность границы Дальнегорского городского округа согласно Закону Приморского края № 164-КЗ от 11.11.2004 г. составляет примерно 512,4 км, из них 436,9 км – сухопутная часть и 75,5 км – водная часть границы. Граница состоит из шести основных участков. Дальнегорский городской округ граничит на севере с Красноармейским муниципальным районом, на юго-востоке – с Тернейским муниципальным районом, на юге – с Кавалеровским муниципальным районом, на западе – с Чугуевским муниципальным районом, на северо-западе – с Дальнереченским муниципальным районом. На юго-востоке граница Дальнегорского городского округа проходит по береговой линии Японского моря. Расстояние от г. Дальнегорска до г. Владивостока по автомобильной дороге – 528 км, водным путем – 450 км.

Общие данные, влияющие на разработку социально-экономических параметров Программы:

Общая площадь (2018 г.) - 537702 га.

Численность населения 2018 г.) – 42,51 тыс. чел., оценка 2019 год – 42,1 тыс. чел.

Темп снижения (роста) численности (2015/2018 гг.) – 3,0 %, (2015/2019 гг.) – 4,0%.

Общая площадь жилищного фонда (2018г.) – 1161,5тыс. кв. м., оценка 2019 г.-1161,6

Темп роста общей площади жилищного фонда (2015/2019 гг.) – 0,1%.

Введено в действие жилых домов (2018 г.) - 37 кв. м., оценка 2019 г. -100 кв.м.

Дальнегорск расположен в центральной части Сихотэ-алинского хребта. Здесь сконцентрированы уникальные природные ресурсы. Недра содержат полезные ископаемые, леса - ценные породы деревьев, реликтовые растения. Численность населения округа на 2018 г. составляла 42718 человек, при этом более 80% проживает в городе краевого значения Дальнегорске.

Сведения о рельефе и гидрологии.

По характеру рельефа территория Дальнегорского района представляет типичную горную местность, расположенную на склонах хребта Сихотэ-Алинь. Горная система хребта Сихотэ-Алинь по характеру образования рельефа относится к тектоническим складчатым горам. В строении этой системы принимают участие как осадочные, так и массивно-кристаллические метаморфические породы: известняки, песчаники и кремнистые сланцы, к выходам которых приурочены месторождения полиметаллов. Отдельными пятнами имеются выводы гранитов, базальтов и углекислотных сланцев. Средняя высога хребта и его главных сугробов около 900 м. над уровнем моря, многие вершины 1000 - 1200 м., а абсолютные высоты отдельных гор достигают 1250-1600 м. над уровнем моря. Главный водораздельный хребет имеет сравнительно пологий склон на западе и крутой на юго-востоке к берегу моря.

Вследствие значительной абсолютной высоты и ассиметричности его профиля, характер рельефа в северо-западной и юго-восточной частях района различный, что сказывается па гидрологических и лесорастительных условиях местности.

Для северо-западной части характерны затяжные склоны. Резко выраженная пересеченность рельефа, интенсивное выветривание горных пород под воздействием морского муссонного климата, спад растительности, обусловили своеобразие почв в отдельных частях района.

В северо-западной части горные склоны покрываются бурыми и серыми, не одинаковой степени ополозненности почвами с различным содержанием хряща и щебня. В юго-восточной части города (прибрежной) имеются бурые или серые лесные почвы. Почвы здесь маломощные (15-30 см), скелетные, с выходом на поверхность материнских горных пород. Отдельными небольшими площадями формируются подзолистые, или торфяные почвы с явлениями поверхностного заболачивания. В узких горных долинах рек характерными являются песчано-галечные, дерново-аллювиальные почвы, как правило, они лишены леса и используются под пашни, сенокосы, пастбища. В низовьях долин формируются иловато-глиневые и иловато-торфянистые почвы, на которых размещаются малопроизводительные пахотные и сенокосные угодья.

Сведения о климате.

По агроклиматическому районированию в районе умеренно-прохладный, избыточно-влажный климат. Климат района определяется близостью Японского моря и носит резко выраженный муссонный характер. Он формируется под влиянием обширных пространств Тихого океана (летом) и холодных масс воздуха, протекающих с Монголо-Тибетского плато и Якутии -(зимой). Лето - теплое, влажное. Зима - холодная, сухая.

В отдельных случаях климатические условия в значительной степени зависят от защитной конфигурации отрогов горных хребтов, закрывающих некоторые южные склоны от холодных ветров, благодаря чему смягчается микроклимат соответствующей территории. Среднегодовая температура воздуха в районе +3°C. Наиболее теплые месяцы года - август, сентябрь. Наиболее низкие температуры наблюдаются в декабре - феврале, когда морозы достигают –З0°C, но в этот же период наблюдаются и кратковременные оттепели. Среднегодовое -.'Количество осадков около 800 мм. Осадки в течение года выпадают неравномерно. На летний период с мая по сентябрь их приходится 52%. Дожди чаще бывают ливневого характера, идущие несколько суток подряд. Вследствие значительной крутизны склонов, вода быстро стекает в долины рек, заполняет их, нередко вызывая наводнения. Выпадающие в большом количестве осадки в теплое время года создают значительную влажность, что благоприятно отражается на произрастании растительности. Продолжительность вегетационного периода (при суточных температурах свыше 5°C тепла) около 190 дней и определяется с 28 апреля по 30 октября. Первые осенние заморозки наступают обычно в конце октября. Последние весенние заморозки заканчиваются в первой половине мая, в отдельные годы в середине мая. Появление снежного покрова в среднем наблюдается 26 ноября. Начало ледостава на реках - 26 ноября, конец ледостава на реках - 1 декабря. Образование устойчивого снежного покрова - 2 декабря. Разрушение снежного покрова — 22 марта. Начало ледохода на реках - 28 марта. Число дней со снежным покровом - 130-132. Средняя глубина промерзания почвы 95 см. Наибольшая глубина промерзания почвы 150 см.

Район подвержен стихийным бедствиям: наводнениям, снежным заносам, незначительным землетрясениям

Дальнегорский городской округ специализируется на добыче и переработке полезных ископаемых. В его недрах находятся доталитовые руды для производства боропродуктов, полиметаллические руды с содержанием свинца, цинка, олова, серебра и других драгоценных металлов. В состав руд Дальнегорского округа входят минералы: галенит, сфалерит, халькопирит, пирротин, пирит, марказит, кальцит, кварц, флюорит, датолит, данбурит, геденбергит, волластонит.

Природные ресурсы района создали предпосылки для развития горнодобывающей, химической, металлургической, лесной, деревообрабатывающей, пищевой промышленности.

Благодаря высокому уровню индустриализации и географическому положению округ является ключевым на северо-востоке Приморского края и центром Восточно-Приморской межрайонной системы расселения, включающей Дальнегорский городской округ, Кавалеровский, Ольгинский и Тернейский районы.

**

**1.2. Социально-экономическая характеристика Дальнегорского городского округа, характеристика градостроительной деятельности на территории округа, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса.**

Динамика численности населения носит неравномерный характер: между наибольшими значениями численности населения 63,9 тыс. чел (1989 г.) и 58,6 тыс. чел (2001 г.) наблюдаются периоды спада.

Общая убыль населения за исследуемый период вызвана как естественной, так и механической (миграционной) убылью.

Плотность населения составляет 8 чел/км2.

**Таблица 1. Численность населения Дальнегорского городского округа, по годам**.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Год, на 01.01** | **Численность, человек** | **Динамика, человек** |
| **2017** | 43211 | **98,9** |
| **2018** | 42718 | 98,9 |
| **2019 (оценка)** | 42111 | 99,1 |

За 2018 год число родившихся составило 409 человек, что к соответствующему периоду прошлого года сокращено на 10,7% (458 человек). Число умерших сократилось на 4,0% и составило 755 человек (в2017 году -786 человек). В 2018 году умерших учтено больше чем родившихся в 1,8 раза.

В оценке 2019 года количество родившихся незначительно возрастет и составит 410 человек, число умерших незначительно сократится к уровню прошлого года и составит 752 человека

Естественная убыль населения возрастет на 5,4 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составит 346 человек, в 2017 году – 328 человек., в оценке 2019 года данный показатель уменьшится к уровню прошлого года до 342 человек

Данные о трудоспособном населении (2019 год (оценка) – 20555 чел., 2018 год –20728 чел., 2017 -21173 чел.) младше трудоспособного (2019 год (оценка - 7608) 2018 год –7604 чел., 2017 -7605 чел.) старше трудоспособного (2019 год (оценка) – 13948 чел., 2018 год – 13976 чел, 2017- 13940 чел.)

**Рис. 2. Распределение населения Дальнегорского городского округа по возрастным контингентам за 2019 г.**

Общей стратегической целью социально-экономического развития Дальнегорского городского округа на прогнозный период является обеспечение повышения уровня и качества жизни населения, приток инвестиций в экономику муниципального образования, что обеспечит создание современных производств на его территории, а также увеличит налоговые поступления в бюджеты всех уровней.

Правовым актом территориального планирования муниципального уровня является Генеральный план. Генеральным планом Дальнегорского городского округа установлены и утверждены:

- территориальная организация и планировочная структура территории поселения;

- функциональное зонирование территории поселения;

- границы зон планируемого размещения объектов капитального строительства.

Автомобильные дороги имеют стратегическое значение для Дальнегорского городского округа. Они связывают территорию округа, обеспечивают жизнедеятельность населенных пунктов в его составе и во многом определяют возможности развития экономики. Сеть автомобильных дорог обеспечивает мобильность населения и доступ к материальным ресурсам, а также позволяет расширить производственные возможности за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки.

Значение автомобильных дорог постоянно растет в связи с изменением образа жизни людей, превращением автомобиля в необходимое средство передвижения, со значительным повышением спроса на автомобильные перевозки в условиях роста промышленного и сельскохозяйственного производства, увеличения объемов строительства и торговли и развития сферы услуг.

Ведущую роль в развитии Дальнегорского городского округа играют автомобильные трассы регионального значения: «Осиновка – Рудная Пристань» и «Рудная Пристань – Каменка – Терней», которые связывают Дальнегорский городской округ со столицей Приморья и соседними районными муниципальными образованиями.

В настоящее время протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения Дальнегорского городского округа составляет **166,3** км.

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

Транспортная инфраструктура – система коммуникаций и объектов сельского, внешнего пассажирского и грузового транспорта, включающая улично-дорожную сеть, линии и сооружения внеуличного транспорта, объекты обслуживания пассажиров, объекты обработки грузов, объекты постоянного и временного хранения и технического обслуживания транспортных средств.

На территории Дальнегорского городского округа имеется один автовокзал, с которого осуществляются пассажирские перевозки в северном направлении в Тернейский муниципальный район до п. Терней, в северо-западном в Хабаровский край до г. Хабаровска и на юго-запад до краевого центра в г. Владивосток.

Большинство населенных пунктов Дальнегорского городского округа, кроме с. Каменка, находятся на расстояние не более 50 км (1 ч. автотранспортом) от г. Дальнегорска, что позволяет сконцентрировать в нем не только объекты эпизодического обслуживания для жителей всех населенных пунктов, но и периодического, кроме с. Каменка.

Передвижение по территории населенных пунктов Дальнегорского городского округа осуществляется с использованием личного транспорта либо в пешем порядке.

Основным видом пассажирского транспорта городского округа является автобусное сообщение, осуществляемое 3-мя автотранспортными предприятиями на 15-ти пассажирских автотранспортных маршрутах: 8 городских маршрутов, 6 пригородных и 1 внутримуниципальный междугородний маршрут.

Пассажирский транспорт предназначается для перевозок населения между центрами транспортного тяготения, к которым относятся предприятия, организации, культурные, спортивные, бытовые и другие учреждения.

Ежедневно на указанных маршрутах работает около 50 автобусов, по 9-12 рейсов автобусами малой вместимости и по 5-7 рейсов автобусами большой вместимости.

Инфраструктура пассажирского транспорта городского транспорта включает 105 остановочных пунктов.

Большинство остановочных пунктов находятся в неудовлетворительном состоянии. Существующие параметры остановок общественного транспорта и их техническое оснащение зачастую не соответствуют нормативам по ОСТ 218.1.002-2003 «Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования». Также на многих автобусных остановках отсутствуют: заездные карманы, площадки ожидания, автопавильоны, подходы к автобусным остановкам, горизонтальная дорожная разметка, дорожные знаки, освещение, ограждение.

Пассажирский транспорт общего пользования Дальнегорского городского округа охватывает все населенные пунктов округа.

Среднее расстояние между остановочными пунктами на линиях общественного пассажирского транспорта составляет 0,7 км, также есть остановки с расстоянием 5,7 – 23 км между населенными. что объясняется большим расстоянием между соседними населенными пунктами и большими неосвоенными территориями городского округа.

С учетом того, что население города составляет 42,1 тысяч жителей, доля жителей, использующих городской пассажирский транспорт общего пользования (ГПТОП), мала и составляет около 7%. Это объясняется несколькими факторами:

- маленькая площадь населенных пунктов городского округа, короткие расстояния между объектами притяжения. В связи с маленькой площадью многие объекты притяжения находятся в шаговой доступности;

- высокий уровень автомобилизации (большинство жителей города имеют в собственности автомобиль, часть семей имеет в собственности более одного автомобиля);

- большое количество служебного транспорта (основные промышленные градообразующие предприятия имеют свой служебный транспорт, который, в том числе, составляет конкуренцию личному транспорту).

При ежегодных поостановочных обследованиях пассажиропотоков на ГПТОП, значительная часть подвижного состава имеет низкий процент загрузки.

Развитие экономики Дальнегорского городского округа во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая зависит от уровня развития и состояния сети автомобильных дорог, в том числе, в границах округа.

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

Улично-дорожная сеть Дальнегорского городского округа входит в состав всех территориальных зон и представляет собой часть территории, предназначенной для движения транспортных средств и пешеходов, прокладки инженерных коммуникаций, размещения зеленых насаждений и шумозащитных устройств, установки технических средств информации и организации движения.

Дорожное хозяйство как один из элементов инфраструктуры округа поселения оказывает огромное влияние на его развитие.

Автомобильный транспорт как один из самых распространенных мобильных видов транспорта требует наличия развитой сети автомобильных дорог общего пользования местного значения с комплексом инженерных сооружений на них.

Автомобильные дороги, являясь сложными инженерно-техническими сооружениями, имеют ряд особенностей, а именно:

- автомобильные дороги представляют собой материалоемкие, трудоемкие линейные сооружения, содержание которых требует больших финансовых затрат;

- в отличие от других видов транспорта, автомобильный - наиболее доступный для всех вид транспорта, а его неотъемлемый элемент - автомобильная дорога - доступен абсолютно всем гражданам Дальнегорского городского округа, водителям и пассажирам транспортных средств и пешеходам;

- помимо высокой первоначальной стоимости строительство, реконструкция, капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог также требуют больших затрат;

Автомобильные дороги должны обладать определенными потребительскими свойствами, а именно:

- удобство и комфортность передвижения;

- скорость движения;

- пропускная способность;

- безопасность движения;

- экономичность движения;

- долговечность;

- стоимость содержания;

- экологическая безопасность.

Состояние автомобильных дорог оказывает влияние на все важные показатели экономического развития Дальнегорского городского округа. Автомобильные дороги связывают территории округа, по ним осуществляются перевозки грузов и пассажиров. Сеть автомобильных дорог обеспечивает мобильность населения и доступ к объектам социальной сферы, материальным ресурсам, позволяет расширить производственные возможности экономики за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки.

Развитие экономики Дальнегорского городского округа во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая зависит от уровня развития и состояния сети автомобильных дорог общего пользования.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям экономики округа и является одним из наиболее существенных ограничений темпов роста социально-экономического развития, поэтому совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования имеет большое значение для всего населения.

Автомобильные дороги подвержены влиянию окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Для их соответствия нормативным требованиям необходимо выполнение различных видов дорожных работ:

- содержание автомобильных дорог;

- ремонт автомобильных дорог;

- капитальный ремонт автомобильных дорог;

- реконструкция автомобильных дорог;

- строительство новых дорог (при строительстве новых жилых кварталов и производственных баз);

- строительство объездных дорог.

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

Особенностью населенных пунктов Дальнегорского городского округа является наличие транспортных потоков, проходящих через его территорию.

В Дальнегорском городском округе автомобильными дорогами общего пользования регионального и межмуниципального значения являются: Осиновка – Рудная Пристань; Рудная Пристань – Терней; Дальнегорск – Краснореченский; Дальнегорск – Черемшаны.

На сегодняшний день часть улиц и дорог Дальнегорского городского округа находится в неудовлетворительном состоянии и нуждается в ремонте.

**Таблица 2. Показатели существующей улично-дорожной сети Дальнегорского городского округа Приморского края.**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование улиц прохождения дорог | Протяженность, км. | Ширина полосы, п.м. | Вид покрытия |
|  | г. Дальнегорск |  |  |  |
| 1 | Арсеньева | 0,9 | 3 | грунт |
| 2 | Бархатная | 1,35 | 4 | грунт |
| 3 | Березовая | 1,6 | 4 | грунт |
| 4 | Берзинская | 1,5 | 4 | грунт |
| 5 | пер.Березовый | 0,25 |  | грунт |
| 0,6 |  | асфальт |
| 6 | Ватутина | 2,3 | 6 | грунт |
| 7 | Верхняя | 1,3 |  | грунт |
| 8 | Весенняя | 0,55 |  | грунт |
| 9 | Восточная | 1,1 |  | грунт |
| 10 | Геологическая | 1,1 | 7 | грунт |
| 11 | Гоголя | 0,51 | 3 | грунт |
| 12 | Головина | 0,32 | 3 | грунт |
| 13 | Горького | 4,6 | 8 | асфальт |
| 14 | Горная | 2,4 | 3 | грунт |
| 15 | Гончарная | 0,846 | 4 | грунт |
| 16 | пер.Дачный | 0,4 | 3 | грунт |
| 17 | Дорожная | 1,1 | 8 | грунт |
| 18 | Дубовая | 0,61 | 3 | грунт |
| 19 | Железнодорожная | 0,75 |  | асфальт |
| 20 | Заводская | 4,35 | 5 | асфальт |
| 21 | Заречье | 2,1 | 3 | грунт |
| 22 | Известковая | 3,4 | 3 | грунт |
| 23 | Инженерная | 0,78 | 4 | грунт |
| 24 | Индустриальная | 0,4 | 4 | асфальт |
| 25 | Кедровая | 0,5 | 3 | грунт |
| 26 | Космонавтов | 0,3 | 6 | асфальт |
| 27 | О.Кошевого | 0,6 |  | асфальт |
| 28 | Коржевская | 1,7 | 5 | грунт |
| 29 | Ключевская | 1 | 3 | асфальт |
| 30 | Лесная | 0,35 | 5 | грунт |
| 31 | Луговая | 0,37 |  | асфальт |
| 32 | Матросова | 1,35 | 7 | асфальт |
| 33 | Маяковского | 0,81 | 7 | грунт |
| 0,3 | 7 | асфальт |
| 34 | Молодежная | 0,15 |  | асфальт |
| 35 | Менделеева | 0,85 | 7 | асфальт |
| 36 | Набережная | 2,0 | 7 | асфальт |
| 37 | Нагорная | 0,15 |  | грунт |
| 38 | Некрасова | 1,38 | 4 | грунт |
| 39 | Новоселов | 0,21 |  | асфальт |
| 40 | Октябрьская | 1,3 | 5 | грунт |
| 41 | Овражная | 0,58 | 3 | грунт |
| 42 | Ореховая | 0,6 | 3 | грунт |
| 43 | Ольховая | 0,3 |  | грунт |
| 44 | Осипенко | 1,25 | 10 | асфальт |
| 45 | пер.Парковый | 0,2 | 4 | грунт |
| 46 | Песчанная | 0,51 | 3 | грунт |
| 47 | Приморская | 0,4 | 8 | грунт |
| 48 | Прямая | 2,1 | 4 | грунт |
| 0,9 | 4 | асфальт |
| 49 | Пушкинская | 0,96 | 3 | асфальт |
| 50 | Пионерская | 2,7 | 9 | грунт |
| 51 | Проспект 50 лет Октября | 2,26 | 11 | асфальт |
| 0,62 |  | грунт |
| 52 | 1-я Советская | 1,15 | 3 | асфальт |
| 53 | Первомайская | 0,9 | 7 | грунт |
| 54 | 8-е Марта | 0,75 | 8 | асфальт |
| 55 | Рабочая | 0,93 | 3 | грунт |
| 56 | Речная | 1,8 | 5 | грунт |
| 57 | Северная | 0,75 | 3 | грунт |
| 58 | Советская | 0,65 | 3 | грунт |
| 59 | Сосновая | 0,45 |  | грунт |
| 60 | Солнечная | 0,62 | 4 | грунт |
| 61 | Сопочная | 1,1 | 3 | грунт |
| 62 | Спортивная | 0,45 |  | грунт |
| 63 | Строительная | 1,5 | 4 | грунт |
| 1,15 | 4 | асфальт |
| 64 | Сухановская | 1,2 | 8 | асфальт |
| 65 | Террасная | 0,35 |  | грунт |
| 66 | Тигровая | 0,65 | 3 | грунт |
| 67 | Увальная | 0,45 | 3 | грунт |
| 68 | Хамзина | 0,6 | 4 | грунт |
| 69 | Химиков | 1,15 | 11 | асфальт |
| 70 | Цветная | 0,42 |  | грунт |
| 71 | Черняховского | 0,8 | 4 | грунт |
| 72 | Черемуховая | 1 |  | грунт |
| 73 | Шахтерская | 0,7 | 3 | грунт |
| 74 | Школьная | 0,37 | 5 | грунт |
| 75 | Шоферская | 0,28 | 5 | асфальт |
| 76 | Ильченко | 0,62 |  | грунт |
| 77 | Крайняя | 0,32 |  | грунт |
| 78 | Монтажная | 0,45 |  | грунт |
| 79 | Фадеева | 0,48 |  | грунт |
| 80 | Южная | 0,137 | 5 | асфальт |
| 0,832 | 5 | грунт |
| ИТОГО | | 84,825 |  |
| с.Рудная-Пристань | | | | |
| 81 | Линейная | 0,9 | 4 | грунт |
| 82 | Овражная | 0,7 |  | грунт |
| 83 | Портовая | 1,3 | 6 | асфальт |
| 84 | Партизанская | 0,243 | 4 | грунт |
| 85 | Центральная | 1,4 | 7 | асфальт |
| 86 | Меркулова | 1 | 4 | грунт |
| 87 | Морская | 1,1 |  | грунт |
| 88 | Озерная | 0,9 |  | грунт |
| 89 | Ключевая | 0,8 | 4 | грунт |
| 90 | Песчанная | 0,3 | 4 | грунт |
| 91 | Горная | 2,6 | 3 | грунт |
| 92 | Школьная | 2,4 | 14 | грунт |
| 93 | Григория Милая | 0,6 | 6 | грунт |
| 0,3 | 6 | асфальт |
| 94 | Арсеньева | 1,5 | 6 | асфальт |
| 95 | Шахтерская | 0,4 | 6 | асфальт |
| 96 | Советская | 1 | 5 | грунт |
| м-н Первомайский | | | | |
| 97 | Первомайская | 1,2 | 5 | асфальт |
|  | м-н Смычка |  |  |  |
| 98 | Хвойная | 0,4 | 3 | грунт |
| 99 | Заречная | 0,34 |  | грунт |
| 100 | Парковая | 0,5 |  | грунт |
| 101 | Кооперативная | 0,5 |  | грунт |
| 102 | Совхозная | 1,5 |  | грунт |
| ИТОГО | | 21,883 |  |  |
| с. Каменка | | | | |
| 103 | Морская | 0,7 |  | грунт |
| 104 | Комсомольская | 0,6 |  | грунт |
| 0,3 |  | асфальт |
| 105 | Берзинская | 1,7 | 3 | грунт |
| 0,6 | 7 | асфальт |
| 106 | Набережная | 1,4 |  | грунт |
| 107 | Пушкинская | 1,5 | 10 | асфальт |
| 108 | Партизанская | 1,7 |  | грунт |
| 109 | Таёжная | 1,2 | 4 | грунт |
| 110 | Верхне-Таёжная | 0,362 | 4 | грунт |
| 111 | пер.Кривой | 0,8 |  | грунт |
| 112 | Октябрьская | 1,2 |  | грунт |
| 113 | Молодёжная | 0,6 | 4 | грунт |
| 114 | Заречная | 0,8 |  | грунт |
| 0,4 |  | асфальт |
| 115 | Нагорная | 0,9 |  | грунт |
| 116 | Пионерская | 0,8 | 5 | грунт |
| ИТОГО | | 15,562 |  |
| с. Краснореченский | | | | |
| 117 | Панфилова | 1,5 | 4 | грунт |
| 118 | Комсомольская | 0,9 |  | грунт |
| 119 | Волочаевская | 0,6 | 3 | грунт |
| 120 | Пионерская | 0,8 |  | грунт |
| 121 | Арсеньева | 0,5 |  | грунт |
| 122 | Гастелло | 3,4 | 4 | грунт |
| 123 | Молодёжная | 0,6 | 4 | грунт |
| 124 | Набережная | 0,6 |  | грунт |
| 125 | Лесная | 0,7 |  | грунт |
| 0,4 |  | асфальт |
| 126 | Суханова | 0,6 |  | грунт |
| 127 | Хасанская | 0,35 |  | грунт |
| ИТОГО | | 10,95 |  |
| с.Тайга | | | | |
| 128 | Первомайская | 0,6 |  | грунт |
| 129 | Путевая | 1 |  | грунт |
| 130 | 8 Марта | 2,5 |  | грунт |
| 131 | Речная | 3,4 |  | грунт |
| 132 | Ключевая | 1,5 |  | грунт |
| 133 | Зеленая | 2,5 |  | грунт |
| 134 | Водопадная | 0,3 |  | грунт |
| 135 | Новая | 0,5 |  | грунт |
| ИТОГО | | 12,3 |  |  |
| с.Сержантово | | | | |
| 136 | Ленинская | 0,6 |  | асфальт |
| 137 | Советская | 0,7 |  | асфальт |
| 138 | Молодёжная | 0,5 |  | грунт |
| 139 | Курская | 0,5 |  | грунт |
| 140 | Приморская | 0,6 |  | грунт |
| 141 | Школьная | 0,45 |  | грунт |
| 142 | Рабочая | 0,55 |  | грунт |
| 143 | Луговая | 0,5 |  | асфальт |
| 144 | Лесная | 0,6 |  | грунт |
| 0,3 |  | асфальт |
| 145 | 70 лет Октября | 0,3 |  | асфальт |
| ИТОГО | | 5,6 |  |  |
| д. Мономахово | | | | |
| 146 | Лавренова | 1,5 |  | грунт |
| 147 | Геологическая | 0,4 |  | грунт |
| 148 | Подгорная | 0,45 |  | грунт |
| 149 | Дачная | 0,3 |  | грунт |
| 150 | Жигало | 0,5 |  | грунт |
| 151 | Лесная | 0,4 |  | грунт |
| 152 | Дубравная | 0,45 |  | грунт |
| 153 | Садовая | 0,6 |  | грунт |
| 154 | Школьная | 0,4 |  | грунт |
| 155 | Москалюк | 3,69 | 7 | асфальт |
| ИТОГО | | 8,69 |  |
| д. Лидовка | | | | |
| 156 | Молодёжная | 1,3 |  | асфальт |
| 157 | Акимахи | 0,4 |  | грунт |
| 158 | Козлова | 0,8 |  | грунт |
| ИТОГО | | 2,5 |  |  |
| 159 | п. Садовый (дачный поселок) | 4,0 |  | грунт |
| ИТОГО | | 166,3 |  |  |

В настоящее время автомобильные дороги общего пользования в границах округа оставляют желать лучшего.

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

Пропускная способность основных дорог регионального и межмуниципального значения Дальнегорского городского округа составляет 1800 прив.ед./ч, пропускная способность остальных дорог значительно ниже и составляет около 600 прив.ед./ч.

Следует отметить, что 72,5 % дорог местного значения не имеет твердого покрытия, что создает неудобства для движения транспорта и жителей городского округа.

Основными недостатками улично-дорожной сети Дальнегорского городского округа является несоответствие геометрических параметров улиц их нормативным показателям, недостаточная организация движения, в том числе отделение пешеходного движения от проезжей части, особенно на дорогах местного значения.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения в границах Дальнегорского городского округа составляет 166.3 км.

В связи с недостаточным объемом дорожного фонда Дальнегорского городского округа эксплуатационное состояние значительной части улиц округа по отдельным параметрам перестало соответствовать требованиям нормативных документов и технических регламентов.

Возросли материальные затраты на содержание улично-дорожной сети в связи с необходимостью проведения значительного объема работ по капитальному ремонту и ремонту дорожного покрытия улиц.

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

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории Дальнегорского городского округа. Основной прирост этого показателя осуществляется за счет увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан.

Согласно данным ОГИБДД УМВД России по Приморскому краю количество зарегистрированных на территории городского округа транспортных средств на 2018 год составило 34566 единиц, их которых 33026 единиц составляет легковой транспорт

Стоит отметить, что значительная часть автобусов и грузового транспорта принадлежит нескольким крупным промышленным предприятиям, расположенным на территории города. Автобусы задействованы в доставке работников данных предприятий к рабочим местам, составляя конкуренцию городскому пассажирскому транспорту общего пользования.

Уровень автомобилизации в городском округе на 2018 год составил 800 авт./1000 чел. Уровень автомобилизации населения высокий по сравнению с другими городами России. Кроме того, стоит отметить также и высокий коэффициент использования автомобилей. Значительная часть (более 60%) зарегистрированного легкового транспорта используется ежедневно для выполнения трудовых и культурно-бытовых транспортных корреспонденций жителей города. Следствием этого является возникновение заторов на улично-дорожной сети (УДС) города в пиковые часы.

На территории Дальнегорского городского округа насчитывается 1093 парковочных места, что при существующих параметрах автомобилизации в полном объеме удовлетворять потребности населения не может.

Хранение транспортных средств в кварталах индивидуальной жилой застройки осуществляется на приусадебных участках.

Хранение индивидуального транспорта жителей многоквартирной секционной жилой застройки осуществляется на территории гаражных комплексов и на придомовых территориях.

У крупных объектов притяжения (административных зданий, торговых центров, банков, спортивных объектов) для временного хранения транспортных средств организованы парковочные места на участках, прилегающих к УДС.

Временное хранение автомобилей, преимущественно в вечернее и ночное время, осуществляется на дворовых территориях.

Развитие экономики Дальнегорского городского округа во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая зависит от уровня развития и состояния сети автомобильных дорог, в том числе, в границах городского округа.

Для решения проблемы постоянного и временного хранения личного транспорта необходимо проведение администрацией города (поселения) политики сдерживания уровня автомобилизации, которая должна включать следующие шаги.

 разработка парковочной политики округа (поселения), индивидуальной для зоны центра и периферийных районов;

 введение на стадии согласования проектов планировки территории и проектной документации строжайшего контроля за соблюдением норм правил землепользования и застройки и РНГП в Приморском крае в части обеспечения местами хранения индивидуального автотранспорта при новом строительстве и реконструкции объектов жилого и общественно-делового назначения.

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

Транспорт - важнейшая составная часть инфраструктуры округа (поселения), удовлетворяющая потребностям всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения. Устойчивое и эффективное функционирование транспорта является необходимым условием для полного удовлетворения потребностей населения в перевозках и успешной работы всех предприятий округа (поселения).

На территории Дальнегорского городского округа имеется один автовокзал, с которого осуществляются пассажирские перевозки в северном направлении в Тернейский муниципальный район до п. Терней, в северо-западном в Хабаровский край до г. Хабаровска и на юго-запад до краевого центра в г. Владивосток.

Большинство населенных пунктов Дальнегорского городского округа, кроме с. Каменка, находятся на расстояние не более 50 км (1 ч. автотранспортом) от г. Дальнегорска, что позволяет сконцентрировать в нем не только объекты эпизодического обслуживания для жителей всех населенных пунктов, но и периодического, кроме с. Каменка.

**Таблица 3. Расстояние между населенными пунктами Дальнегорского городского округа (по дорогам), км.**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Населенный пункт | город Дальнегорск | село Каменка | село Краснореченский | село Рудная Пристань | село Сержантово | деревня Лидовка | деревня Мономахово | деревня Черемшаны |
| Дальнегорск |  | 52 | 16 | 24 | 12 | 35 | 18 | 24 |
| Каменка | 52 |  | 78 | 27 | 38 | 17 | 34 | 76 |
| Краснореченский | 16 | 78 |  | 50 | 38 | 61 | 44 | 45 |
| Рудная Пристань | 24 | 27 | 50 |  | 10 | 10 | 2 | 49 |
| Сержантово | 12 | 38 | 38 | 10 |  | 20 | 6 | 41 |
| Лидовка | 35 | 18 | 61 | 10 | 20 |  | 14 | 61 |
| Мономахово | 18 | 34 | 44 | 2 | 6 | 14 |  | 48 |
| Черемшаны | 24 | 76 | 45 | 49 | 41 | 61 | 48 |  |

Передвижение по территории населенных пунктов Дальнегорского городского округа осуществляется с использованием личного транспорта либо в пешем порядке.

Основным видом пассажирского транспорта городского округа является автобусное сообщение, осуществляемое 3-мя автотранспортными предприятиями на 15-ти пассажирских автотранспортных маршрутах: 8 городских маршрутов, 6 пригородных и 1 внутримуниципальный междугородний маршрут.

Пассажирский транспорт предназначается для перевозок населения между центрами транспортного тяготения, к которым относятся предприятия, организации, культурные, спортивные, бытовые и другие учреждения.

Ежедневно на указанных маршрутах работает около 50 автобусов, по 9-12 рейсов автобусами малой вместимости и по 5-7 рейсов автобусами большой вместимости.

**Таблица 4. Анализ пассажиропотока на регулярных маршрутах**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Пассажиропоток, тыс.человек** | **2016 год** | **2017 год** | **2018 год** | **2019 год (прогноз)** | **2020 год (прогноз)** |
| Внутригородские маршруты | 3572,6 | 4873,6 | 4472,0 | 4470,0 | 4470,0 |
| Пригородные маршруты | 826,2 | 1734,0 | 1562,0 | 1560,0 | 1560,0 |
| **ИТОГО** | **4398,8** | **6607,6** | **6034,0** | **6030,0** | **6030,0** |

Инфраструктура пассажирского транспорта городского транспорта включает 105 остановочных пунктов.

Большинство остановочных пунктов находятся в неудовлетворительном состоянии. Существующие параметры остановок общественного транспорта и их техническое оснащение зачастую не соответствуют нормативам по ОСТ 218.1.002-2003 «Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования». Также на многих автобусных остановках отсутствуют: заездные карманы, площадки ожидания, автопавильоны, подходы к автобусным остановкам, горизонтальная дорожная разметка, дорожные знаки, освещение, ограждение.

Пассажирский транспорт общего пользования Дальнегорского городского округа охватывает все населенные пунктов округа.

Среднее расстояние между остановочными пунктами на линиях общественного пассажирского транспорта составляет 0,7 км, также есть остановки с расстоянием 5,7 – 23 км между населенными. что объясняется большим расстоянием между соседними населенными пунктами и большими неосвоенными территориями городского округа.

**Таблица 5. Доступность объектов**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Расстояние не более, км** | **Доступность** | **Объекты** |
| 3 | До 30 мин. пешком | Повседневного, первичного использования (школы, детсады, магазины) |
| 50 | До 1 ч. автотранспортом | Периодического (доп.образование, больница, поликлиника, библиотеки) |
| 125 | До 2,5 ч. автотранспортом | Эпизодического использования |

С учетом того, что население города составляет 43 тысяч жителей, доля жителей, использующих городской пассажирский транспорт общего пользования (ГПТОП), мала и составляет около 7%. Это объясняется несколькими факторами:

- маленькая площадь населенных пунктов городского округа, короткие расстояния между объектами притяжения. В связи с маленькой площадью многие объекты притяжения находятся в шаговой доступности;

- высокий уровень автомобилизации (большинство жителей города имеют в собственности автомобиль, часть семей имеет в собственности более одного автомобиля);

- большое количество служебного транспорта (основные промышленные градообразующие предприятия имеют свой служебный транспорт, который, в том числе, составляет конкуренцию личному транспорту).

При ежегодных поостановочных обследованиях пассажиропотоков на ГПТОП, значительная часть подвижного состава имеет низкий процент загрузки.

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории Дальнегорского городского округа. Основной прирост этого показателя осуществляется за счет увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан.

Согласно данным ОГИБДД УМВД России по Приморскому краю количество зарегистрированных на территории городского округа транспортных средств на 2018 год составило 34566 единиц, их которых 33026 единиц составляет легковой транспорт

Стоит отметить, что значительная часть автобусов и грузового транспорта принадлежит нескольким крупным промышленным предприятиям, расположенным на территории города. Автобусы задействованы в доставке работников данных предприятий к рабочим местам, составляя конкуренцию городскому пассажирскому транспорту общего пользования.

Уровень автомобилизации в городском округе на 2018 год составил 800 авт./1000 чел. Уровень автомобилизации населения высокий по сравнению с другими городами России. Кроме того, стоит отметить также и высокий коэффициент использования автомобилей. Значительная часть (более 60%) зарегистрированного легкового транспорта используется ежедневно для выполнения трудовых и культурно-бытовых транспортных корреспонденций жителей города. Следствием этого является возникновение заторов на улично-дорожной сети (УДС) города в пиковые часы.

На территории Дальнегорского городского округа насчитывается 1093 парковочных места, что при существующих параметрах автомобилизации в полном объеме удовлетворять потребности населения не может.

Хранение транспортных средств в кварталах индивидуальной жилой застройки осуществляется на приусадебных участках.

Хранение индивидуального транспорта жителей многоквартирной секционной жилой застройки осуществляется на территории гаражных комплексов и на придомовых территориях.

У крупных объектов притяжения (административных зданий, торговых центров, банков, спортивных объектов) для временного хранения транспортных средств организованы парковочные места на участках, прилегающих к УДС.

Временное хранение автомобилей, преимущественно в вечернее и ночное время, осуществляется на дворовых территориях.

Развитие экономики Дальнегорского городского округа во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая зависит от уровня развития и состояния сети автомобильных дорог, в том числе, в границах городского округа.

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

Передвижение пешком является основным и наиболее распространенным видом передвижения. Фактически любой маршрут начинается и заканчивается пешей ходьбой. На некоторых маршрутах ходьба является единственным способом передвижения, независимо от того, идет ли речь о дальних походах или о короткой прогулке в магазин. На других маршрутах человек может проходить пешком один или несколько отрезков пути – например, добираясь пешком до автобусной остановки и от нее и проезжая на автобусе какое-то расстояние между этими двумя пешеходными участками.

Населенные пункты Дальнегорского городского округа оборудованы тротуарами и пешеходными дорожками не в полном объеме. Пешеходные переходы, совмещенные с остановками общественного транспорта, зачастую отсутствуют.

Автомобильные дороги в пределах населенных пунктов Дальнегорского городского округа оснащены освещением в недостаточном объеме.

Основной задачей обеспечения пешеходного движения вдоль магистралей является отделение его от транспортного потока. Необходимыми мерами для этого являются:

- устройство тротуаров на улицах и пешеходных дорожек вдоль автомобильных дорог. Они должны быть достаточной ширины для потока людей и содержаться в надлежащем состоянии;

- применение по краю тротуара ограждений, предотвращающих внезапный для водителей выход пешеходов на проезжую часть, а также установка на разделительной полосе магистралей ограждающей сетки, препятствующей переходу людей;

- выделение и ограждение дополнительной полосы на проезжей части для движения пешеходов при недостаточной ширине тротуаров и наличии резерва на проезжей части;

- устройство ограждений, предотвращающих выезд автомобилей на пешеходные пути в наиболее опасных местах.

По данным статистики аварийности доля дорожно-транспортных происшествий (ДТП) с участием пешеходов на территории Дальнегорского городского округа составляет около 35 %. Это свидетельствует об отсутствии пешеходной инфраструктуры или недостаточном ее содержании на отдельных участках УДС.

Велосипедный транспорт является наиболее перспективным видом транспорта при перемещении на небольшие расстояния, так как является более экономичным и экологичным видом транспорта.

По причине отсутствия велосипедной инфраструктуры движение выполняется по автомобильным дорогам и обочинам, что негативно сказывается на безопасности велосипедного и автомобильного движения. Одновременное движение велосипедистов и автомобильного транспорта с высокой скоростью повышает риск возникновения ДТП. В российской практике к настоящему времени отмечено множество случаев подобных столкновении, приведших к гибели их участников.

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

На территории городского округа зарегистрировано 14 транспортных организаций и 47 индивидуальных предпринимателя, осуществляющих грузовые перевозки.

Значимые грузоперевозки осуществляются:

- по территории округа в отношении добытой руды с рудников на перерабатывающие фабрики;

- за пределы городского округа в отношении продукции лесопромышленной отрасли, готовый концентрат борной кислоты и других неорганических веществ с цехов горно-химического производства;

- на территорию округа грузовой автотранспорт доставляет жидкое и твердое топливо для котельных теплоснабжающих предприятий и автозаправочных станций, продовольственную и промышленную продукцию.

Движение грузового транспорта осуществляется в основном по транзитной дороге регионального значения «Осиновка — Рудная Пристань».

На дорогах по улицам Пионерская и Набережная, проходящих параллельно указанной региональной дороге по обе стороны населенного пункта введен запрет на движение грузового транспорта. Основными местами притяжения грузового транспортного потока являются крупные промышленные объекты ООО «ДХК Бор», АО «ГМК «Дальполиметалл», КГУП «Примтеплоэнерго».

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

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, их низкой дисциплиной, а также недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения. В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач.

Наиболее эффективной мерой для повышения уровня безопасности являются ужесточенные законодательные меры и полицейское право применение штрафов и иных взысканий с водителей, нарушивших требования безопасности дорожного движения.

Главной задачей обеспечения безопасности является организация единой совокупной системы управления безопасностью на автомобильных дорогах в условиях рыночного хозяйствования с созданием эффективного механизма регулирования транспортной деятельности под надзором федеральных исполнительных органов и органов местного самоуправления, различных общественных объединений.

Базовыми данными при принятии управленческих решений являются статистические сведения, которые формируются органами ГИБДД и используются для анализа ДТП, выявлению мест наибольшей концентрации автотранспортных средств и негативных тенденций, оценки эффективности мер, которые направлены на сокращение количества, тяжести ДТП.

Профилактика дорожно-транспортного травматизма, разработка новых подходов в популяризации правил дорожного движения, обсуждение вопросов усиления взаимодействия между ведомствами в управлении безопасностью дорожного движения, определение первоочередных мер, которые направлены на улучшение ситуации на дорогах, должны стоять на контроле у уполномоченных на то людей, которые способны незамедлительно реагировать на сложившуюся ситуацию на автомобильных дорогах.

Отсутствие тех или иных средств организации дорожного движения и техническое состояние существующих прямо влияет на условия и безопасность участников дорожного движения.

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

Распределение дорожно-транспортных происшествий по месяцам каждого, из указанных, года представлено в таблице 6.

**Таблица 6. Распределение количества дорожно-транспортных происшествий по месяцам за период с 2015 по 2018 год.**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Месяц | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
| Январь | 6 | 2 | 1 | 4 |
| Февраль | 3 | 2 | 5 | 2 |
| Март | 2 | 4 | 2 | 1 |
| Апрель | 3 | 4 | 4 | 2 |
| Май | 3 | 7 | 6 | 4 |
| Июнь | 10 | 4 | 6 | 4 |
| Июль | 7 | 8 | 4 | 2 |
| Август | 3 | 5 | 6 | 4 |
| Сентябрь | 11 | 7 | 1 | 3 |
| Октябрь | 6 | 11 | 1 | 5 |
| Ноябрь | 6 | 3 | 1 | - |
| Декабрь | 4 | 2 | 2 | - |
| Общее количество ДТП | 64 | 59 | 38 | 31 |

Исходя из представленных выше данных, четко прослеживается снижение пиков аварийности в летние месяцы за последние два года по отношению к данным за 2016 год, аварийность повышается в осенние месяцы. Это в свою очередь связано с ухудшением дорожных условий в связи с плохим содержанием дорог в период выпадения осадков в виде дождя и снега и снижением температуры воздуха, что может приводить к образованию наледи. Так же не стоит исключать, тот факт, что водители транспортных средств зачастую пренебрегают правилами эксплуатации автомобильного транспорта в части смены летней резины на зимнюю.

Самый распространенный вид ДТП - это наезд на пешехода, в большинстве случаев нарушениями является нарушение правил проезда пешеходного перехода (нарушение Правил Дорожного Движения), а также переход пешеходами проезжей части вне пешеходного перехода.

Второй по частоте вид ДТП - это столкновение. Преобладающими причинами столкновений являются неудовлетворительные дорожные условия, а именно: отсутствие или плохая различимость горизонтальной дорожной разметки.

Из анализа статистики ДТП установлено, что значительная часть дорожно-транспортных происшествий, а именно 64% происходят на дорогах регионального значения.

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, их низкой дисциплиной, а также недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения. В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач.

Наиболее эффективной мерой для повышения уровня безопасности являются ужесточенные законодательные меры и полицейское право применение штрафов и иных взысканий с водителей, нарушивших требования безопасности дорожного движения.

Главной задачей обеспечения безопасности является организация единой совокупной системы управления безопасностью на автомобильных дорогах в условиях рыночного хозяйствования с созданием эффективного механизма регулирования транспортной деятельности под надзором федеральных исполнительных органов и органов местного самоуправления, различных общественных объединений.

Базовыми данными при принятии управленческих решений являются статистические сведения, которые формируются органами ГИБДД и используются для анализа ДТП, выявлению мест наибольшей концентрации автотранспортных средств и негативных тенденций, оценки эффективности мер, которые направлены на сокращение количества, тяжести ДТП.

Профилактика дорожно-транспортного травматизма, разработка новых подходов в популяризации правил дорожного движения, обсуждение вопросов усиления взаимодействия между ведомствами в управлении безопасностью дорожного движения, определение первоочередных мер, которые направлены на улучшение ситуации на дорогах, должны стоять на контроле у уполномоченных на то людей, которые способны незамедлительно реагировать на сложившуюся ситуацию на автомобильных дорогах.

В части организации безопасности дорожного движения необходимо выполнение комплекса мероприятий, организационных, технологических, архитектурно-планировочных:

- проведение ремонтных работ на улично-дорожной сети в населенных пунктах городского округа;

- организацию освещения улиц в городе в ночное время;

- проведение мероприятий по совершенствованию организации дорожного движения (разработка проектов и схем организации дорожного движения, установка, замена дорожных знаков, дорожных ограждений, дорожной разметки, установка искусственных дорожных неровностей, установка светофоров);

- проведение анализа дорожно-транспортных происшествий, выявление мест их концентрации, мероприятия по ликвидации очагов аварийности;

- установка барьерного ограждения на наиболее опасных участках автомобильных дорог;

- обеспечение техническими средствами и оборудованием контроля за скоростными режимами движения, транспортно-эксплуатационным состоянием опасных участков дорог,

- движением тяжеловесных транспортных средств;

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

Автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса относится к главным источникам загрязнения окружающей среды. Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе канцерогенные. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных колодок, хлориды, используемые в качестве антиобледенителей дорожных покрытий, загрязняют придорожную территорию и водные объекты.

Главный компонент выхлопов двигателей внутреннего сгорания - окись углерода (угарный газ) – опасен для человека, животных, вызывает отравление различной степени в зависимости от концентрации. При взаимодействии выбросов автомобилей и смесей загрязняющих веществ в воздухе могут образоваться новые вещества, более агрессивные. На прилегающих к автомобильным дорогам территориях вода, почва и растительность являются носителями ряда канцерогенных веществ. Недопустимо выращивание здесь овощей, фруктов и скармливание травы животным.

Воздействие шума также негативно отражается на здоровье человека, приводит к росту сердечно-сосудистых и эндокринных заболеваний.

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

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры Дальнегорского городского округа разработаны на основе тщательного и всестороннего анализа существующего состояния транспортной системы, выявленных тенденций в изменении основных показателей развития транспорта, планируемых пространственных преобразований.

Приоритетными направлениями развития транспортной инфраструктуры являются:

- капитальный ремонт дорог и их реконструкция;

- развитие дорожного сервиса на территории Дальнегорского городского округа для возможности получения квалифицированных услуг по сервисному обслуживанию и ремонту автотранспортных средств.

Отсюда вытекают новые требования к транспортной системе, а именно, переход от преимущественно экстенсивной к интенсивной модели развития. Это, прежде всего, предполагает более эффективное производительное качественное использование имеющегося потенциала и, в частности, переход к более качественным транспортным услугам.

В Дальнегорском городском округе автомобильными дорогами общего пользования регионального и межмуниципального значения являются: Осиновка – Рудная Пристань; Рудная Пристань – Терней; Дальнегорск – Краснореченский; Дальнегорск – Черемшаны. Преимущественно дороги имеют III категорию.

Автомобильными дорогами общего пользования местного значения Дальнегорского городского округа являются автомобильные дороги, в границах муниципального района.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения – 166,3 км. Преимущественно дороги имеют III-IV категории.

Согласно действующим нормативам, расчетная интенсивность и скорость движения на автомобильных дорогах общего пользования Дальнегорского округа в текущем периоде соответствуют установленным категориям. Анализ социально-экономического развития, проведенный на первом этапе работ, показывает сохранение численности населения на прогнозный период и отсутствие перспектив строительства крупных предприятий в районе, что не приведет к существенному росту интенсивности транспортных потоков на дорожной сети. Поэтому мероприятий по изменению категоричности дорог не требуется.

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

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

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (в редакции распоряжений Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р   
(в ред. от 12.05.2018), от 11.06.2014 № 1032-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации»);

2. Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004 № 190-ФЗ (в ред. от 03.08.2018);

3. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (в ред. от 03.08.2018)   
«Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

4. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (в ред. от 26.07.2017)   
«О безопасности дорожного движения»;

5. Федеральный закон от 30.06.2015 № 220-ФЗ (в ред. от 29.12.2017)   
«Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

6. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (в ред. от 27.08.2018) «О правилах дорожного движения»;

7. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;

8. Постановление Правительства Российской Федерации от 17.11.2010 № 928 «О перечне автомобильных дорог общего пользования федерального значения»;

9. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 19.03.2013 № 384-р «Об утверждении схемы территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения»;

10. Постановление Администрации Приморского края от 07.12.2012 № 394-па «Об утверждении государственной программы Приморского края «Развитие транспортного комплекса Приморского края» на 2013 – 2021 годы»;

11. Генеральный план Дальнегорского городского округа, утвержденный решением Думы Дальнегорского городского округа от 25.08.2013 № 101;

12. Местные нормативы градостроительного проектирования Дальнегорского городского округа, утвержденные решением Думы Дальнегорского городского округа от 29.06.2018 № 132;

13. Положение «О создании условий для предоставления транспортных услуг и организации транспортного обеспечения автомобильным транспортом на территории Дальнегорского городского округа» утвержденного решением Думы Дальнегорского городского округа от 31.05.2013 № 73,

14. Порядок организации регулярных перевозок автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам Дальнегорского городского округа, утвержденный постановлением администрации Дальнегорского городского округа от 01.11.2016 № 596-па;

15. Документ планирования регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам на территории Дальнегорского городского округа, утвержденный постановлением администрации Дальнегорского городского округа от 01.11.2016 № 597-па;

16. Порядок проведения открытого конкурса на право осуществления перевозок по муниципальным маршрутам регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом общего пользования на территории Дальнегорского городского округа, утвержденный постановлением администрации Дальнегорского городского округа от 28.11.2016 № 670-па;

17. Реестр муниципальных автобусных маршрутов регулярных пассажирских перевозок на территории Дальнегорского городского округа, утвержденный постановлением администрации Дальнегорского городского округа от 07.10.2015 № 561-па;

18. Постановление администрации Дальнегорского городского округа Приморского края от 30.08.2016 № 500-па «Об утверждении муниципальной программы «Обеспечение инженерной и дорожной инфраструктурой земельных участков, предназначенных для бесплатного предоставления многодетным семьям для индивидуального жилищного строительства на территории Дальнегорского городского округа» на 2017-2021 годы;

19. Постановление администрации Дальнегорского городского округа Приморского края от 17.10.2017 № 600-па «Об утверждении муниципальной программы «Ремонт автомобильных дорог и инженерных сооружений на них на территории Дальнегорского городского округа » на 2018-2022 годы;

20. Постановление администрации Дальнегорского городского округа Приморского края от 14.09.2017 № 549-па «Об утверждении муниципальной программы «Развитие, содержание улично-дорожной сети и благоустройство Дальнегорского городского округа» на 2015-2019 годы»;

21. Решение Думы Дальнегорского городского округа от 25 июля 2013г. № 111 «Об утверждении Положения «О правилах благоустройства и санитарного содержания территории Дальнегорского городского округа».

Реализация Программы осуществляется через систему программных мероприятий, разрабатываемых администрацией Дальнегорского городского округа.

**1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.**

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

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. При выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использованием специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д.

Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков для ремонта.

Учитывая вышеизложенное, в условиях ограниченных финансовых средств стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них.

Применение программного метода в развитии муниципальных автомобильных дорог общего пользования Дальнегорского городского округа позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

- риск ухудшения социально-экономической ситуации, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования дорожной отрасли;

- риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания муниципальных автомобильных дорог общего пользования.

В целях финансового обеспечения дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования местного значения, капитального ремонта и ремонта дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов в Дальнегорском городском округе создан муниципальный дорожный фонд.

Муниципальный дорожный фонд Дальнегорского городского округа создан решением Думы Дальнегорского городского округа от 8 ноября 2013 года № 164 «О создании муниципального дорожного фонда Дальнегорского городского округа» (с учетом изменений от 25.12.2015 года № 450) с 01.01.2014 года. Объем бюджетных ассигнований дорожного фонда Дальнегорского городского округа утверждается решением о местном бюджете на очередной финансовый год и плановый период. Расходование средств дорожного фонда Дальнегорского городского округа осуществляется в соответствии с Порядком формирования и использования бюджетных ассигнований муниципального дорожного фонда Дальнегорского городского округа, утвержденным решением Думы Дальнегорского городского округа от 8 ноября 2013 года № 164 (с учетом изменений от 25.12.2015 года № 450).

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

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

Размеры территорий для нового строительства (размещения жилищного фонда, общественных зданий и сооружений, отдельных коммунальных и промышленных объектов, не требующих устройства санитарно-защитных зон, для устройства путей сообщения и мест общего пользования), определяются в соответствии с правилами и нормами проектирования, установленными в СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

Структура объектов социального и культурно-бытового обслуживания населения, обеспечивающих социально-гарантированный минимум в Дальнегорском городском округе, определена в соответствии с требованиями СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

С точки зрения градостроительных перспектив развития на картографических материалах в составе генерального плана Дальнегорского городского округа более подробно указаны существующие и планируемые функциональные зоны, на схемах градостроительного зонирования в составе правил землепользования и застройки указаны зоны для развития улично-дорожной сети и зоны объектов автомобильного транспорта.

#### 2.2. Прогноз транспортного спроса Дальнегорского городского округа, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта

#### С учетом сложившейся экономической ситуации, характер и объемы передвижения населения и перевозки грузов практически не изменяются.

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

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта не перетерпит существенных изменений. Основным видом транспорта остается автомобильный. Транспортная связь с районным, краевым и населенными пунктами будет осуществляться общественным транспортом (автобусное сообщение), внутри населенных пунктов личным транспортом и пешеходным сообщением. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

**2.4. Прогноз развития дорожной сети Дальнегорского городского округа.**

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

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

При сохранившейся тенденции к увеличению уровня автомобилизации населения, с учетом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, предполагается незначительное повышение интенсивности движения по основным направлениям к объектам тяготения.

**Таблица 7. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Дальнегорском городском округе.**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Показатели | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014  год | 2015 год | 2016 год | 2017  год | 2018 год | 2019 год  (прогноз) | 2020 год  (прогноз) | 2021 год (прогноз) | 2022 год (прогноз) | 2023 год (прогноз) |
| 1 | Общая численность населения, тыс.чел. | 45,891 | 45,211 | 44,685 | 44,203 | 43,830 | 43,455 | 42,964 | 42,513 | 42,100 | 41,679 | 41,262 | 40,850 | 40,441 |
| 2 | Количество автомобилей у населения, ед. | 32950 | 33000 | 33011 | 33011 | 33011 | 33015 | 33020 | 33026 | 33026 | 32980 | 32950 | 32910 | 32910 |
| 3 | Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел. | 34,200 | 34,400 | 34,400 | 34,530 | 34,545 | 34,550 | 34,560 | 34,566 | 34,566 | 34,520 | 34,510 | 34,490 | 34,450 |

**Таблица 8. Прогноз транспортного спроса городского округа, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории Дальнегорского городского округа.**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Показатели | 2019 год (прогноз) | 2020 год (прогноз) | 2021 год (прогноз) | 2022 год (прогноз) | 2023 год (прогноз) | 2024 год (прогноз) | 2025 год (прогноз) | 2026 год (прогноз) | 2027 год (прогноз) | до 2030 год (ежегодный прогноз) |
| 1 | Общая численность населения, тыс. чел. | 42,100 | 41,679 | 41,262 | 40,850 | 40,441 | 40,037 | 40,50 | 40,1 | 39,7 | 39,3 |
| 2 | Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел. | 34,566 | 34,520 | 34,510 | 34,490 | 34,450 | 34,450 | 34,400 | 34,380 | 34,380 | 34,350 |
| 3 | Количество легковых автомобилей у населения, ед. | 33026 | 32980 | 32950 | 32910 | 32910 | 32910 | 32860 | 32840 | 32840 | 32810 |
| 4 | Количество грузовых автомобилей у населения, ед. | 651 | 658 | 660 | 666 | 670 | 670 | 675 | 680 | 683 | 685 |
| 5 | Количество автомобилей у предприятий и организаций, ед. | 889 | 895 | 900 | 905 | 905 | 910 | 915 | 920 | 920 | 925 |
| 6 | Количество пассажирского транспорта, ед  (общее - по всем видам класса ТС): | 53 | 53 | 53 | 55 | 55 | 55 | 55 | 55 | 58 | 58 |
| 7 | Количество тяжелой техники у предприятий и организаций, ед. | 35 | 38 | 38 | 40 | 40 | 45 | 45 | 45 | 48 | 48 |

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

Рост аварийности дорожного движения напрямую связан с увеличением парка автотранспортных средств и неисполнением участниками дорожного движения правил дорожного движения.

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

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

Основными источниками загрязнения окружающей среды на территории округа являются промышленные предприятия, железнодорожный (перевозящий руду на обогатительную фабрику) и автомобильный транспорт, предприятия жилищно-коммунальной сферы (котельные, очистные сооружения), площадки складирования отходов. Кроме того, поступление загрязняющих веществ в атмосферный воздух связано с использованием низкокачественных моторных топлив и наличием у населения устаревших транспортных средств.

При проведении мероприятий по охране атмосферного воздуха таких как:

- улучшение качества дорог;

- проведение ежегодного технического осмотра транспортных средств;

- использование моторного топлива со стандартами не ниже Евро-3,

будет оказано благотворное влияние на окружающую среду и здоровье населения**.**

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

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования. В условиях, когда объем инвестиций в дорожной комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной инфраструктуры на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог.

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры Дальнегорского городского округа разработаны на основе тщательного и всестороннего анализа существующего состояния транспортной системы, выявленных тенденций в изменении основных показателей развития транспорта, планируемых пространственных преобразований.

Приоритетными направления развития транспортной инфраструктуры являются:

- реконструкция улично-дорожной сети;

- совершенствование маршрутов общественного транспорта;

- капитальный ремонт дорог;

- реконструкция дорог;

- ремонт дорог;

- развитие дорожного сервиса на территории Дальнегорского городского округа для возможности получения квалифицированных услуг по сервисному обслуживанию и ремонту автотранспортных средств.

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

**4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта.**

С учетом сложившейся экономической ситуацией, мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта, по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов, по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства, по развитию пешеходного и велосипедного передвижения, по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб в период реализации Программы не предусматриваются.

В целях повышения качественного уровня дорожной сети городского округа, снижения уровня аварийности, связанной с состоянием дорожного покрытия и доступности к центрам тяготения и территориям перспективной застройки, предлагается в период действия Программы реализовать следующий комплекс мероприятий по развитию дорог городского округа:

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

Основная автомобильная связь в округе осуществляется автомобильной дорогой регионального или межмуниципального значения Осиновка – Рудная Пристань.

В настоящее время автомобильные дороги регионального и межмуниципального значения не в должной мере отвечают характеристикам и качественным параметрам данной категории дорог, таким как: ширина проезжей части, продольные уклоны, радиусы кривых, оборудование дорог обочинами и водоотводными кюветами и другим характеристикам и параметрам.

В период расчетного срока генерального плана предусматривается реконструкция следующих автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения:

- Осиновка – Рудная Пристань;

- Рудная Пристань – Терней;

- Дальнегорск – Краснореченский;

- Дальнегорск – Черемшаны.

При планируемом размещении автомобильных дорог в долинах рек предусматриваются противопаводковые мероприятия:

- строительство защитных дорог-дамб;

- строительство водопроускных каналов;

- подсыпка территорий;

- берегоукрепительные работы;

- спрямление русел рек.

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

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

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.

Мероприятия по обеспечению транспортной безопасности предусматривают внедрение современного оборудования и технологий обеспечения безопасности.

Хранение автотранспорта на территории Дальнегорского городского округа осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий, гаражно-строительных кооперативов, на придомовых территориях многоквартирных домов и на участках частных домовладений, предусмотрено хранение легковых автомобилей также на открытых стоянках и парковках внутри жилой застройки в связи с недостатком мест хранения в гаражах индивидуального транспорта.

В дальнейшем необходимо предусматривать организацию мест стоянок автомобилей возле зданий общественного назначения с учётом прогнозируемого увеличения уровня автомобилизации населения.

Предполагается, что ведомственные и грузовые автомобили будут находиться на хранении в коммунально-складской и промышленной зоне поселения.

Программой предусматривается выполнение мероприятий:

- по обеспечению административными мерами устройства необходимого количества парковочных мест в соответствии с проектной вместимостью зданий общественного назначения на участках, отводимых для их строительства (весь период);

- по строительству автостоянок около объектов обслуживания (весь период);

- по организации общественных стоянок в местах наибольшего скопления автомобилей.

**4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.**

Повышение уровня безопасности на автомобильных дорогах местного значения предполагается достигать за счет обустройства пешеходных переходов, освещения участков автомобильных дорог, установления искусственных неровностей, дорожных знаков, светофоров, нанесения дорожной разметки и других мероприятий.

Для поддержания экологически чистой среды, при небольших отрезках для передвижения, на территории населённых пунктов Программой предусматривается система велосипедных дорожек и пешеходных улиц.

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, отнесённых к созданию безбарьерной среды.

Программой по данному разделу предусмотрено формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением, обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию безбарьерной среды.

**4.5. Мероприятия по развитию сети дорог Дальнегорского городского округа.**

Основными приоритетами развития транспортного комплекса Дальнегорского городского округа должны стать:

- ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;

- строительство тротуаров и пешеходных пространств (скверы, бульвары) для организации системы пешеходного движения в округе;

- упорядочение улично-дорожной сети в отдельных районах в округе, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;

- строительство улично-дорожной сети на территории округа для нового жилищного строительства.

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

При планировании развития транспортной системы Дальнегорского городского округа необходимо учитывать перспективное развитие транспортной системы района и региона в целом. Транспортная система Дальнегорского городского округа является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления. Разработанные Программой 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 Дальнегорского городского округа и органов государственной власти Приморского края по развитию транспортной инфраструктуры.

Программными мероприятиями в части развития транспортного комплекса Дальнегорского городского округа должны стать:

- инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах Дальнегорского городского округа, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства;

- комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров;

- капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы;

- размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов;

- оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта;

- создание инфраструктуры автосервиса.

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

Финансирование мероприятий Программы осуществляется за счет средств бюджета Дальнегорского городского округа и субсидий из бюджета Приморского края.

На реализацию мероприятий могут привлекаться также другие источники.

Мероприятия программы реализуются на основе муниципальных контрактов (договоров), заключаемых в соответствии с Федеральным законом от 05 апреля 2013 года № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

**Таблица 9. Объемы и источники финансирования мероприятий Программы.**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование мероприятия | Годы реализации | Объем финансирования, тыс. рублей | | | | | Непосредствен-ный результат реализации мероприятия | Заказчик программы |
| Всего | в разрезе источников финансирования | | | |
| федеральный бюджет | краевой бюджет | местный бюджет | Внебюд-жетные источники |
| Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Дальнегорского городского округа Приморского края на 2020-2030 год | | | | | | | | | |
| 1. | Цель: Обеспечение качественного транспортного обслуживания населения путем совершенствования внутренних и внешних транспортных связей, повышение уровня безопасности дорожного движения | | | | | | | | |
| 1.1. | Задачи:  - создание новых и модернизация существующих базовых объектов транспортной инфраструктуры; - повышение качества внутренних транспортных связей за счет совершенствования всего транспортного каркаса и отдельных его элементов. | | | | | | | | |
| 1.1.1. | Инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах Дальнегорского городского округа, определение сроков и объемов необходимой реконструкции или нового строительства | 2020 | 400 | - | - | 400 |  | Безопасное использование искусственных сооружений на автомобильных дорогах | Отдел жизнеобеспечения администрации Дальнегорского городского округа |
| 2021 | 400 | - | - | 400 | - |
| 2022 | 400 | - | - | 400 | - |
| 2023 | 400 | - | - | 400 | - |
| 2024 | 400 | - | - | 400 | - |
| 2025 | 400 | - | - | 400 | - |
| 2026 | 400 | - | - | 400 | - |
| 2027 | 400 | - | - | 400 | - |
| 2028 | 400 | - | - | 400 | - |
| 2029 | 400 | - | - | 400 | - |
| 2030 | 400 | - | - | 400 | - |
| Всего | 4400 | - | - | 4400 | - |
| 1.1.2. | Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Автомобильные дороги местного значения  (ул. Менделеева, Индустриальная, Советская, Октябрьская, Комсомольская, Арсеньева) | 2020 | 24000 | - | 14000 | 10000 | - | Подготовка проектно-сметной документации, ремонт дорог общего пользования местного значения | Отдел архитектуры и строительства администрации Дальнегорского городского округа |
| Автомобильные дороги местного значения  (ул. Менделеева, Индустриальная, Советская, Октябрьская, Сухановская) | 2021 | 10000 | - | - | 10000 | - |
| Автомобильные дороги местного значения  (список улиц формируется в 2021 г.) | 2022 | 10000 | - | - | 10000 | - |
| Автомобильные дороги местного значения  (список улиц формируется в 2022 г.) | 2023 | 10000 | - | - | 10000 | - |
| Автомобильные дороги местного значения  (список улиц формируется в 2023 г.) | 2024 | 10000 | - | - | 10000 | - |
| Автомобильные дороги местного значения  (список улиц формируется в 2024 г.) | 2025 | 10000 | - | - | 10000 | - |
| Автомобильные дороги местного значения  (список улиц формируется в 2025 г.) | 2026 | 10000 | - | - | 10000 | - |
| Автомобильные дороги местного значения  (список улиц формируется в 2026 г.) | 2027 | 10000 | - | - | 10000 | - |
| Автомобильные дороги местного значения  (список улиц формируется в 2027 г.) | 2028 | 10000 | - | - | 10000 | - |
| Автомобильные дороги местного значения  (список улиц формируется в 2028 г.) | 2029 | 10000 | - | - | 10000 | - |
| Автомобильные дороги местного значения  (список улиц формируется в 2029 г.) | 2030 | 10000 | - | - | 10000 | - |
| Автомобильные дороги местного значения | Всего | 124000 | - | 14000 | 110000.0 | - |
| 1.1.3 | Содержание автомобильных дорог местного значения (грейдирование, подсыпка песком, расчистка покрытия от снега) | 2020 | 2350,0 | - | - | 2350,0 |  | Грейдирова-ние, подсыпка песком, расчистка покрытия от снега | Отдел жизнеобеспечения администрации Дальнегорского городского округа |
| 2021 | 2610,0 | - | - | 2610,0 | - |
| 2022 | 2800,0 | - | - | 2800,0 | - |
| 2023 | 3000,0 | - | - | 3000,0 | - |
| 2024 | 3300,0 | - | - | 3300,0 | - |
| 2025 | 3600,0 | - | - | 3600,0 | - |
| 2026 | 4000,0 | - | - | 4000,0 | - |
| 2027 | 4300,0 | - | - | 4300,0 | - |
| 2028 | 4500,0 | - | - | 4500,0 | - |
| 2029 | 4500,0 | - | - | 4500,0 | - |
| 2030 | 4500,0 | - | - | 4500,0 | - |
| Всего | 39460,0 | - | - | 39460,0 | - |
| 1.1.4 | Размещение, содержание дорожных знаков, указателей и ограждений на улицах населенных пунктов | 2020 | 650,0 | - | - | 650,0 |  | Снижение дорожно-транспортных происшествий | Отдел жизнеобеспечения администрации Дальнегорского городского округа |
| 2021 | 720,0 | - | - | 720,0 | - |
| 2022 | 800,0 | - | - | 800,0 | - |
| 2023 | 900,0 | - | - | 900,0 | - |
| 2024 | 1000,0 | - | - | 1000,0 | - |
| 2025 | 1200,0 | - | - | 1200,0 | - |
| 2026 | 1300,0 | - | - | 1300,0 | - |
| 2027 | 1400,0 | - | - | 1400,0 | - |
| 2028 | 1500,0 | - | - | 1500,0 | - |
| 2029 | 1600,0 | - | - | 1600,0 | - |
| 2030 | 1700,0 | - | - | 1700,0 | - |
| Всего | 12770,0 |  |  | 12770,0 | - |
| 1.1.5 | Строительство автомобильных дорог общего пользования местного значения |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Автомобильные дороги местного значения  (ул. Ильченко, ул. Цветная, ул. Крайняя, ул. Заводская, ул. Лесная) | 2020 | 13941,92 |  | 7641,92 | 5700 |  | Подготовка проектно-сметной документации, строительство дорог общего пользования местного значения | Отдел архитектуры и строительства администрации Дальнегорского городского округа |
| Автомобильные дороги местного значения(ул. Ильченко, ул. Цветная, ул. Крайняя, ул. Заводская, ул. Лесная) | 2021 | 4700 |  | - | 4700 |  |
| Автомобильные дороги местного значения  (ул. Ильченко, ул. Цветная, ул. Крайняя, ул. Заводская, ул. Лесная) | 2022 | 3000 |  | - | 3000 |  |
| Автомобильные дороги местного значения  (ул. Ильченко, ул. Цветная, ул. Крайняя, ул. Заводская, ул. Лесная) | 2023 | 3000 |  | - | 3000 |  |
| Автомобильные дороги местного значения  (ул. Ильченко, ул. Цветная, ул. Крайняя, ул. Заводская, ул. Лесная) | 2024 | 3000 |  | - | 3000 |  |
| Автомобильные дороги местного значения  (ул. Ильченко, ул. Цветная, ул. Крайняя, ул. Заводская, ул. Лесная) | 2025 | 4000 |  | - | 4000 |  |
| Автомобильные дороги местного значения  (ул. Ильченко, ул. Цветная, ул. Крайняя, ул. Заводская, ул. Лесная) | 2026 | 4000 |  | - | 4000 |  |
| Автомобильные дороги местного значения  (ул. Ильченко, ул. Цветная, ул. Крайняя, ул. Заводская, ул. Лесная) | 2027 | 4000 |  | - | 4000 |  |
| Автомобильные дороги местного значения  (ул. Ильченко, ул. Цветная, ул. Крайняя, ул. Заводская, ул. Лесная) | 2028 | 4000 |  | - | 4000 |  |
| Автомобильные дороги местного значения  (ул. Ильченко, ул. Цветная, ул. Крайняя, ул. Заводская, ул. Лесная) | 2029 | 4000 |  | - | 4000 |  |
| Автомобильные дороги местного значения  (ул. Ильченко, ул. Цветная, ул. Крайняя, ул. Заводская, ул. Лесная) | 2030 | 4000 |  | - | 4000 |  |
|  |  |  | 51641,92 |  | 7641,92 | 43400 |  |  |  |
| 1.1.6 | **Итого по основным мероприятиям** |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | 2020 | **41341,92** |  |  |  |  |  |  |
|  | 2021 | **18430** |  |  |  |  |  |  |
|  | 2022 | 17000 |  |  |  |  |  |  |
|  | 2023 | 17300 |  |  |  |  |  |  |
|  | 2024 | 17700 |  |  |  |  |  |  |
|  | 2025 | 19200 |  |  |  |  |  |  |
|  | 2026 | 19700 |  |  |  |  |  |  |
|  | 2027 | 20100 |  |  |  |  |  |  |
|  | 2028 | 20400 |  |  |  |  |  |  |
|  | 2029 | 20500 |  |  |  |  |  |  |
|  | 2030 | 20600 |  |  |  |  |  |  |
|  | Всего | 232271,92 |  |  |  |  |  |  |

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

Эффективность реализации Программы оценивается ежегодно на основе целевых показателей и индикаторов.

Оценка результативности и эффективности Программы осуществляется по следующим направлениям:

- оценка степени достижения запланированных результатов, выраженных целевыми контрольными показателями по стратегическому направлению (для этого фактически достигнутые значения показателей сопоставляются с их плановыми значениями);

- оценка степени выполнения запланированных мероприятий в установленные сроки (выявления степени исполнения плана по реализации программы (подпрограммы) проводится сравнение фактических сроков реализации мероприятий плана с запланированными, а также сравнение фактически полученных результатов с ожидаемыми);

- оценка степени достижения целевых индикаторов и контрольных показателей по каждому из приоритетных направлений развития в корреспонденции с объемом фактически произведенных затрат на реализацию мероприятий (для выявления степени достижения запланированного уровня затрат фактически произведенные затраты на реализацию программы в отчетном году сопоставляются с их плановыми значениями).

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

высокий (E 95%);

удовлетворительный (E 75%);

неудовлетворительный (если значение эффективности реализации программы не отвечает приведенным выше уровням, эффективность ее реализации признается неудовлетворительной).

Предоставление отчетности по выполнению мероприятий Программы осуществляется в рамках мониторинга.

Целью мониторинга Программы Дальнегорского городского округа является регулярный контроль ситуации в сфере транспортной инфраструктуры, а также анализ выполнения мероприятий по модернизации и развитию объектов транспортной инфраструктуры, предусмотренных Программой.

Мониторинг Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры включает следующие этапы:

1) Периодический сбор информации о результатах выполнения мероприятий Программы, а также информации о состоянии и развитии транспортной инфраструктуры поселения.

2) Анализ данных о результатах планируемых и фактически проводимых преобразований в сфере транспортной инфраструктуры.

Мониторинг Программы Дальнегорского городского округа предусматривает сопоставление и сравнение значений показателей во временном аспекте. Анализ проводится путем сопоставления показателя за отчетный период с аналогичным показателем за предыдущий (базовый) период.

По ежегодным результатам мониторинга осуществляется своевременная корректировка Программы. Решение о корректировке Программы принимается администрацией Дальнегорского городского округа, по итогам ежегодного рассмотрения отчета о ходе реализации Программы или по представлению Главы Дальнегорского городского округа. Основные прогнозные показатели развития транспортной инфраструктуры Дальнегорского городского округа, на период 2018-2030 годов приведены в таблице 10.

**Таблица 10. Основные прогнозные показатели развития транспортной инфраструктуры Дальнегорского городского округа.**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Перечень мероприятий | Едини-цы измере-ния | ГОДЫ РЕАЛИЗАЦИИ | | | | | | | | | | | | **Итого к**  **расчетному периоду** |
|  | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| Транспортная инфраструктура | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Реконструкция автомобильных дорог местного значения | км |  | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |  |
| 2 | Строительство автомобильных дорог местного значения | км |  | 0 | 0 | 0 | 053 | 0,53 | 0,63 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 0 | 9,79 |
| 3 | Станция технического обслуживания | ед. |  | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 4 | Автомойка | ед. |  | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |

Перечень целевых показателей, используемых для оценки результативности и эффективности Программы (контрольные показатели реализации Программы):

- Отремонтировано автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, км;

- Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, %;

- Доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП, единицы на 1 тыс. автотранспортных средств.

**Таблица 11. Контрольные показатели реализации Программы.**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Показатели** | **Еди-ница измерения** | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** | **Итого к**  **расчетному сроку** |
| 1 | Прирост протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям | км. | 85,9 | 87,8 | 89,56 | 91,32 | 93,08 | 94,84 | 96,6 | 98,36 | 100,12 | 101,88 | 103,64 | 103,64 |
| 2 | Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения | %. | 48,376 | 47,207 | 46,146 | 45,086 | 44,026 | 42,966 | 41,906 | 40,846 | 39,786 | 38,726 | 37,666 | 37,666 |
| 3 | Доля ДТП, совершению которых сопутствовало нали-чие неудовлетвори-тельных дорожных условий, в общем количестве ДТП | % | 0,45 | 0,42 | 0,40 | 0,39 | 0,35 | 0,35 | 0,32 | 0,32 | 0,30 | 0,30 | 0,29 | 0,29 |

**7.** Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории **Дальнегорского городского округа.**

В современных условиях для эффективного управления развитием территории муниципального образования недостаточно утвердить документ территориального планирования, отвечающий актуальным требованиям законодательства и имеющий обоснование основных решений с точки зрения удовлетворения потребностей населения в услугах объектов различных видов инфраструктуры.

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

В ноябре 2014 года в план мероприятий («дорожную карту») «Совершенствование правового регулирования градостроительной деятельности и улучшение предпринимательского климата в сфере строительства» (утвержденный распоряжением Правительства РФ от 29 июля 2013 г. № 1336-р) было включено мероприятие по установлению обязанности органов местного самоуправления утверждать программы развития транспортной и социальной инфраструктуры (далее также – Программы) в 6-месячный срок с даты утверждения генеральных планов городских поселений и городских округов. Затем, в конце декабря 2014 года в Градостроительный кодекс РФ были внесены изменения, касающиеся программ комплексного развития социальной инфраструктуры.

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

В соответствии со статьей 26 Градостроительного кодекса РФ, реализация генерального плана городского округа или поселения осуществляется путем выполнения мероприятий, которые предусмотрены, в том числе программами комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальных образований.

Следует отметить, что разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских и сельских поселений, по общему правилу, относится к полномочиям органов местного самоуправления городского округа (муниципального района) в области градостроительной деятельности (в соответствии с частью 5 статьи 14 Федерального закона от 06 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», пунктом 4 Требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 01 октября 2015 г. № 1050). В то же время, разработка и утверждение таких программ в отношении городских округов и городских поселений, по общим правилам, должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- разработка предложений для исполнительных органов власти Приморского края по включению мероприятий, связанных с развитием объектов транспортной инфраструктуры Дальнегорского городского округа, в состав мобилизационного плана экономики края.