



## АДМИНИСТРАЦИЯ ГОРОДА ЮЖНО-САХАЛИНСКА

### ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 20.01.2023 № 163-па

Об утверждении программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа «Город Южно-Сахалинск» на 2023 - 2042 годы

В соответствии с частью 5.1 статьи 26 Градостроительного кодекса Российской Федерации, статьями 16, 17, 46, 48 Федерального закона от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Уставом городского округа «Город Южно-Сахалинск», рассмотрев представленный проект программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа «Город Южно-Сахалинск», администрация города Южно-Сахалинска **постановляет:**

1. Утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа «Город Южно-Сахалинск» на 2023 - 2042 годы (приложение).

2. Признать утратившими силу:

- постановление администрации города Южно-Сахалинска от 28.12.2018 № 3745-па «Об утверждении программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа «Город Южно-Сахалинск» на 2019 - 2027 годы»;

- постановление администрации города Южно-Сахалинска от 01.07.2019 № 1830-па «О внесении изменения в программу комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа «Город Южно-Сахалинск» на 2019 - 2027 годы, утвержденную постановлением администрации города Южно-Сахалинска от 28.12.2018 № 3745-па»;

- постановление администрации города Южно-Сахалинска от 24.05.2021 № 1474-па «О внесении изменения в программу комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа «Город Южно-Сахалинск»

на 2019 - 2027 годы, утвержденную постановлением администрации города Южно-Сахалинска от 28.12.2018 № 3745-па».

3. Настоящее постановление опубликовать в газете «Южно-Сахалинск сегодня» и разместить на официальном сайте администрации города Южно-Сахалинска.

4. Контроль исполнения постановления администрации города возложить на директора Департамента архитектуры и градостроительства (Ю Д.М.).

Исполняющий обязанности мэра города

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the bottom.

А.В.Ковальчук

Приложение  
 УТВЕРЖДЕНА  
 постановлением администрации  
 города Южно-Сахалинска  
 от 20.01.2023 № 163-па

## ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДСКОГО ОКРУГА «ГОРОД ЮЖНО- САХАЛИНСК» НА 2023–2042 ГОДЫ

### 1. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

Наименование Программы	Разработка проекта программы комплексного развития транспортной инфраструктуры (далее проект ПКР ТИ)
Основание для разработки Программы	Муниципальный контракт №25 от 20.07.2020 на выполнение работ «Создание системы градостроительного планирования, обеспечивающей эффективное использование и устойчивое развитие территории городского округа «Город Южно-Сахалинск», включающее подготовку, проекта генерального плана, проекта правил землепользования застройки, проекта нормативов градостроительного проектирования, проектов программ комплексного развития систем коммунальной, социальной и транспортной инфраструктур»
Заказчик Программы	Департамент архитектуры и градостроительства администрации города Южно-Сахалинска
Разработчик Программы	ГАУ «Институт Генплана Москвы»
Цель Программы	Формирование оптимального комплекса мероприятий по строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения, направленных на создание устойчивой транспортной системы на территории городского округа «Город Южно-Сахалинск», обеспечивающей безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения
Задачи Программы	<p>1. Подготовка проекта направлена на осуществление комплекса теоретических исследований, проводимых с целью получения обоснованных исходных данных, изыскания принципов и путей создания качественной среды жизни и деятельности населения, повышения эффективности использования территории, финансово-экономического обоснования принятых градостроительных решений.</p> <p>2. Разработка перечня мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры городского округа «Город Южно-Сахалинск» на основе характеристики существующего состояния транспортной инфраструктуры, генеральных планов, правил землепользования и застройки, мероприятий (инвестиционных проектов) по</p>

	проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, предусмотренных государственными и муниципальными программами, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта, а также с учетом решений схемы территориального планирования Сахалинской области и утвержденных проектов планировки территорий.
Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Средние затраты времени на одно передвижение на моторизованных транспортных средствах, минут.</li> <li>- Доля жилой застройки, обеспеченной нормативной пешеходной доступностью до остановок общественного транспорта в общей площади жилой застройки, %.</li> <li>- Доля передвижений на транспорте общего пользования, % от общего количества передвижений в час.</li> <li>- Ежегодное количество случаев дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими в существующих местах данных происшествий, случаев в год.</li> <li>- Доля улично-дорожной сети с капитальным типом покрытия, в общей протяженности улично-дорожной сети, %.</li> <li>- Протяженность дорог, приходящаяся на 1 легковой автомобиль, передвигающийся по улично-дорожной сети в час пик, м.</li> <li>- Протяженность велосипедных дорожек, км.</li> <li>- Средний объем инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры на 1 жителя городского округа «Город Южно-Сахалинск», млн руб. на человека в год</li> </ul>
Сроки и этапы реализации Программы	<p>Срок реализации Программы: 2023-2042 годы.</p> <p>Этапы реализации Программы:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 2023 год</li> <li>2. 2024 год</li> <li>3. 2025 год</li> <li>4. 2026 год</li> <li>5. 2027 год</li> <li>6. 2042 год</li> </ol>
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	<p>Реконструкция автодорог регионального значения – 98,3 км</p> <p>Реконструкция магистральных улиц общегородского значения – 14,2 км</p> <p>Реконструкция магистральных улиц районного значения – 29,8 км</p> <p>Строительство автодорог регионального значения – 36,9 км</p> <p>Строительство магистральных улиц общегородского значения – 44,1 км</p> <p>Строительство магистральных улиц районного значения – 70,8 км</p> <p>Реконструкция улиц местного значения – 1,9 км</p> <p>Строительство улиц местного значения – 9,3 км</p> <p>Реконструкция мостовых сооружений – 9 ед.</p> <p>Строительство мостовых сооружений – 21 ед.</p> <p>Строительство тоннелей – 1 ед.</p> <p>Строительство ТПУ – 5 ед.</p> <p>Строительство автобусного парка – 4 ед.</p> <p>Обустройство линии ВРТ – 29 км</p> <p>Протяженность линий пассажирского транспорта общего</p>

		пользования – 33,0 км Строительство остановочных пунктов пассажирского транспорта общего пользования – 83 объекта Строительство велосипедных дорожек – 56 км
Объемы источники финансирования Программы	и	Всего в 2023–2027 годы на реализацию мероприятий Программы предусматривается 30 692 млн. руб. и на период до 2042 года – 119 024 млн. руб.

Перечень целевых показателей развития транспортной инфраструктуры для транспортной системы в целом и по каждому виду транспорта, включают технико-экономические, финансовые, социально-экономические показатели развития транспортной инфраструктуры (Таблица 1.1).

Таблица 1.1 – Перечень целевых показателей развития транспортной инфраструктуры

№ п\п	Задача	Целевой показатель	Категория целевого показателя
1	Сокращение затрат времени на осуществление транспортных передвижений	Средние затраты времени на одно передвижение на моторизованных транспортных средствах, минут	Социально-экономический
2	Повышение доступности услуг, предоставляемых городским пассажирским транспортом	Доля жилой застройки, обеспеченной нормативной пешеходной доступностью до остановок общественного транспорта в общей площади жилой застройки, %	Социально-экономический
		Доля передвижений на транспорте общего пользования, % от общего количества передвижений в час	
3	Повышение безопасности дорожного движения	Ежегодное количество случаев дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими в существующих местах данных происшествий, случаев в год	Социально-экономический
4	Развитие улично-дорожной сети городского округа «Город Южно-Сахалинск»	Доля улично-дорожной сети с капитальным типом покрытия, в общей протяженности улично-дорожной сети, %	Технико-экономический
		Протяженность дорог, приходящаяся на 1 легковой автомобиль, передвигающийся по улично-дорожной сети в час пик, м	
5	Развитие сети велосипедных дорожек	Протяженность велосипедных дорожек, км	Технико-экономический
6	Финансовое обеспечение развития транспортной инфраструктуры	Средний объем инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры на 1 жителя городского округа «Город Южно-Сахалинск», млн руб. на человека в год	Финансовый

## 2.ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Городской округ «Город Южно-Сахалинск» – крупнейший транспортный узел острова Сахалин.

Транспортный каркас городского округа «Город Южно-Сахалинск» представляет собой систему транспортных коммуникаций, состоящую из

подсистем улично-дорожной сети, железнодорожного транспорта, объекта воздушного транспорта – международного аэропорта «Южно-Сахалинск».

В настоящее время по территории городского округа город Южно-Сахалинск проходят неэлектрифицированные однопутные участки парк Южно-Сахалинск - Дальнее и Корсаков - Сокол Дальневосточной железной дороги - филиала ОАО «РЖД». В границах городского округа находятся железнодорожные станции Южно-Сахалинск Грузовой (на станции расположен вокзал), Христофоровка, Новоалександровка, а также остановочные пункты Луговое, Дальнее, Институт, Большая Елань, Октябрьский, Сити Молл, Хомутово, Березняки, Старорусское.

Подсистема воздушного транспорта представлена международным аэропортом «Хомутово», расположенном в южной части города и обслуживающим грузовые авиаперевозки и пассажирские связи с наиболее крупными городами материковой России.

По данным 2021 выполняются авиарейсы более чем по 20 направлениям (с учётом транзитных перевозок). По прямым маршрутам можно попасть в такие крупные российские города, как Москва, Хабаровск, Владивосток, Иркутск, Новосибирск и другие.

Регулярные прямые международные рейсы из Южно-Сахалинска выполняются в города Саппоро и Токио (Япония), Сеул (Республика Корея), Харбин (Китай).

В настоящее время АО «Аэропорт Южно-Сахалинск» находится в активной стадии инвестирования: ремонт взлетно-посадочных полос, обновление парка специальной техники и технологического оборудования, выполнение мероприятий по обеспечению информационной, транспортной, авиационной и пожарной безопасности, обеспечению соответствия аэропортов сертификационным требованиям.

Приказом Росавиации от 26.12.2019 № 1567-П "Об установлении приаэродромной территории аэродрома Южно-Сахалинск (Хомутово)" утвержден проект Решения об установлении приаэродромной территории.

В соответствии с Перечнем пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, утвержденным распоряжением Правительства Российской Федерации от 29.11.2017 № 2665-р, на территории Сахалинской области действует воздушный грузопассажирский, постоянный, многосторонний пункт пропуска через Государственную границу Российской Федерации Южно-Сахалинск (Хомутово).

Подсистема внешней автомобильной сети представлена автомобильными дорогами федерального и регионального значения, связывающими город со всеми административными центрами муниципальных образований Сахалинской области, в том числе с городами: Холмск, Корсаков, Невельск, Поронайск, Оха, Углегорск. Принадлежность автомобильных дорог утверждена следующими документами: Постановлением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2010 г. № 928 «О перечне автомобильных

дорог общего пользования федерального значения» и Постановлением Правительства Сахалинской области от 18.07.2013 № 355 (ред. от 11.11.2021 №480) «Об утверждении Перечня и идентификационных номеров автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Сахалинской области».

Внешние автомобильные связи городского округа находятся в удовлетворительном состоянии и имеют асфальтобетонное либо асфальтогравийное покрытие. Через паромную переправу Холмск – Ванино имеет выход на материковую сеть.

Подсистема внутригородской улично-дорожной сети представлена сетью магистральных улиц общегородского и районного значения, а также сетью местных улиц и внутриквартальных проездов.

### **3. АНАЛИЗ ПОЛОЖЕНИЯ САХАЛИНСКОЙ ОБЛАСТИ В СТРУКТУРЕ ПРОСТРАНСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, АНАЛИЗ ПОЛОЖЕНИЯ ГОРОДСКОГО ОКРУГА «ГОРОД ЮЖНО-САХАЛИНСК» В СТРУКТУРЕ ПРОСТРАНСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ САХАЛИНСКОЙ ОБЛАСТИ**

Сахалинская область единственный регион Российской Федерации, который полностью расположен на островах – острове Сахалин и островах большой и малой Курильской гряды. Островной характер, а также удаленность от центров соседних регионов накладывают основной отпечаток на развитие Сахалина и его столицы – города Южно-Сахалинска.

Сахалинская область входит в Дальневосточный федеральный округ и является непосредственной частью Азиатско-Тихоокеанского региона и ближе всех расположена к самому большому и быстро растущему Азиатскому рынку.

Географическая близость региона к японскому губернаторству Хоккайдо дает Сахалинской области преимущества в экспортно-импортной деятельности и выполняет стратегическую связывающую функцию в международных отношениях России со странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

Сахалинская область обладает природными ресурсами, которые способны стать базой для реализации высокорентабельных проектов, на территории региона сформирован центр нефтегазодобычи международного значения. Уникальный набор рекреационных ресурсов делает регион привлекательным для туристов. Сочетание природных ресурсов и географического положения на пересечении торговых путей из Азии в Европу может стать дополнительным толчком к развитию.

Для Дальнего Востока Сахалинская область имеет важное экономическое значение. Сахалинская область находится в числе лидеров экономики и совместно с Приморским краем и Республикой Саха формирует две трети валового регионального продукта Дальневосточного федерального округа.



Городской округ «Город Южно-Сахалинск» – административный центр Сахалинской области. Муниципальное образование расположено в юго-восточной части острова Сахалин в 25 км от Охотского моря.

Согласно Уставу городского округа «Город Южно-Сахалинск», принятому решением городского Собрания города Южно-Сахалинска от 22.02.2006 № 180/13-06-3 (действующая редакция от 27.04.2022 №906/41-22-6), в границах городского округа расположены следующие населенные пункты: город Южно-Сахалинск, село Березняки, село Елочки, село Ключи, село Новодеревенское, село Санаторное, село Синегорск, село Старорусское, село 17-й километр, село Дальнее, село Новая Деревня.

На сегодняшний день транспортная система Сахалинской области имеет несколько изолированный характер. Сообщение с материком осуществляется воздушным транспортом и паромной переправой Ванино – Холмск.

#### **4. СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ГОРОДСКОГО ОКРУГА «ГОРОД ЮЖНО-САХАЛИНСК», ХАРАКТЕРИСТИКА ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ТЕРРИТОРИИ ГОРОДСКОГО ОКРУГА «ГОРОД ЮЖНО- САХАЛИНСК», ВКЛЮЧАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА. ОЦЕНКА ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА**

##### **4.1. Демография**

Численность постоянного населения городского округа «Город Южно-Сахалинск» на 01.01.2022 составила 208,7 тыс. человек. За период с 2011 по 2022 годы постоянное население муниципального образования увеличилось на 10,5%, или на 19,8 тыс. человек.

Согласно данным Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Сахалинской области (далее - Сахалинстат) на 01.01.2022 на долю городского населения приходилось 96,6% от общей численности постоянного населения муниципального образования (Таблица 4.1).

Таблица 4.1 – Численность постоянного населения городского округа в разрезе населенных пунктов на 01.01.2022 согласно данным Сахалинстата

№ п/п	Наименование показателя	Численность постоянного населения, чел.	Доля в общей численности постоянного населения, %
1	г. Южно-Сахалинск	201 703	96,6
2	сельские населенные пункты	7 034	0,4
	<b>ВСЕГО</b>	<b>208 737</b>	<b>100,0</b>

В процентном соотношении по сравнению с 2018 годом городское население уменьшилось на 0,2%, а сельское, соответственно, увеличилось (Таблица 4.2).

Таблица 4.2 – Распределение численности постоянного населения по городскому и сельскому населению

Численность постоянного населения	2018		2022	
	человек	%	человек	%
Городское население	199 579	96,8	201 703	96,6
Сельское население	6 561	3,2	7 034	3,4
<b>ВСЕГО</b>	<b>206 140</b>	<b>100</b>	<b>208 737</b>	<b>100</b>

Рост численности постоянного населения муниципального образования с 2011 года обусловлен положительным естественным и механическим движением населения. Естественный прирост за период 2016–2020 годов составил 4,5 тыс. человек, миграционный – 2 тыс. человек.

#### 4.2.Трудовые ресурсы и занятость населения

Трудовые ресурсы главным образом определяются численностью населения в трудоспособном возрасте. На 01.01.2021 численность населения городского округа «Город Южно-Сахалинск» в трудоспособном возрасте составила 124,3 тыс. человек, или 60% от общей численности постоянного населения. По отношению к 2018 году численность населения трудоспособного возраста сократилась на 0,5%, или на 558 человек (124,3 тыс. человек) (Таблица 4.3).

Таблица 4.3 – Распределение населения городского округа по трем возрастным группам, %

№ п/п	Трудоспособность	на 01.01.2018			на 01.01.2021		
		все население	город Южно-Сахалинск	сельское население	все население	город Южно-Сахалинск	сельское население
1	Младше трудоспособного возраста	19,0	19,0	18,3	19,8	19,8	19,0
2	Трудоспособного возраста	60,6	61,0	48,2	60,0	60,4	48,2
3	Старше трудоспособного возраста	20,4	20,0	33,5	20,2	19,8	32,9

В соответствии со статистическими данными численность экономически активного населения за 2021 год составила 119,5 тыс. человек,

среднесписочная численность работников организаций (по полному кругу предприятий) – 77,1 тыс. человек (Таблица 4.4).

Таблица 4.4 – Показатели, характеризующие ситуацию на рынке труда, за период 2016–2021 годов

№ п/п	Наименование показателя	Единица измерения	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год
1	Численность экономически активного населения	тыс. человек	108,9	109,2				119,579
2	Среднесписочная численность работников организаций по муниципальному образованию	тыс. человек	81,139	79,72	79,859	78,684	78,064	77,179
3	Численность безработных	человек	243	152	168	165	196	162

С учетом реализации крупных инвестиционных проектов в период до 2022 года ожидается значительный рост числа занятого в экономике населения. Только реализация инвестиционных проектов ТОСЭР «Горный Воздух» позволит создать свыше 1 тыс. рабочих мест.

#### 4.3. Производственная сфера

Городской округ «Город Южно-Сахалинск» нельзя отнести к региональным центрам, имеющим выраженную промышленную специализацию. Роль муниципального образования в сфере добычи полезных ископаемых незначительна. В целом вклад муниципального образования в промышленное производство региона незначителен, так как базовый профиль Сахалинской области в промышленности – добыча полезных ископаемых (нефть, газ, уголь). При этом инвестиционная деятельность и бюджет муниципального образования напрямую зависят от добывающей отрасли Сахалинской области. В связи с разработкой нефтегазовых месторождений по проектам «Сахлин-1», «Сахалин-2», другим нефтегазовым проектам и освоением энергетических ресурсов Сахалинского шельфа, городской округ стал центром международного сотрудничества в области нефтедобывающей промышленности. В городском округе зарегистрировано более ста предприятий с иностранными инвестициями.

В промышленном секторе городского округа «Город Южно-Сахалинск» наибольший удельный вес принадлежит электроэнергетике и пищевой промышленности.

Городской округ «Город Южно-Сахалинск» занимает существенные позиции в Сахалинской области по доле объема отгруженных товаров

собственного производства, собственными силами выполненных работ и оказанных услуг по обрабатывающим производствам и по обеспечению электрической энергией, газом и паром, кондиционированию воздуха (Таблица 4.5).

Таблица 4.5 – Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами по основным видам экономической деятельности

№ п/п	Наименование показателя	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год
1	Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами по основным видам экономической деятельности, (без субъектов малого предпринимательства) млн руб.	178 660,2	192 431,1	189 771,5	191 711,1	195 055,8
2	Добыча полезных ископаемых, млн руб.	17 438,0	35 244,9	27 419,1	31 237,3	185 722,9
3	Обрабатывающие производства, млн руб.:	24 714,8	20 600,4	22 491,4	28 091,5	25 922,7
4	Обеспечение электрической энергией, газом и паром; кондиционирование воздуха, млн руб.	11 045,5	10 358,5	9 431,8	10 051,3	13 060,8
5	Водоснабжение; водоотведение, организация сбора и утилизация отходов, деятельность по ликвидации загрязнений, млн руб.	986,2	912,0	1 771,5	1 820,8	1 765,4

За январь-декабрь 2021 года объем отгруженной продукции собственного производства, выполненных работ и услуг крупными и средними предприятиями оценивается в 69 312,1 млн рублей, что на 11,6% меньше показателя за январь-декабрь 2020 года. Снижен объем отгруженной продукции собственного производства, выполненных работ и услуг по виду деятельности «Добыча полезных ископаемых» (в 1,7 раза) за счет снижения предоставления услуг в области добычи полезных ископаемых, снижения добычи декоративного и строительного камня, известняка, гипса, мела и сланцев.

В то же время вырос объем производства в сфере деятельности «Обеспечение электрической энергией, газом и паром, кондиционирование воздуха», «Рыболовство и рыбоводство», «Лесозаготовки».

За 12 месяцев 2021 года по виду деятельности «Обрабатывающие производства» объем отгруженной продукции оценивается в 25 922,7 млн

рублей, что на 7,7% меньше, чем за 12 месяцев 2020 года. Произошло снижение объемов производства по обработке древесины - на 6,7%, переработке и консервированию рыбы - на 10,6%. При этом вырос выпуск мясных полуфабрикатов, колбасных изделий, молочной продукции, минеральной воды.

Объем отгруженной продукции собственного производства, выполненных работ и услуг крупными и средними предприятиями в сфере деятельности «Рыболовство и рыбоводство» составляет 10 142 млн рублей, что в 1,4 раза больше, чем за 12 месяцев 2020 года. Рыбодобывающими предприятиями с начала 2021 года выловлено более 247,3 тыс. тонн рыбы. Основные объекты промысла - сайра, сельдь, терпуг, минтай.

Отмечен рост производства строительных материалов. Произведено 39,8 тыс. куб. м бетона, что в 1,7 раза больше, чем за январь-декабрь 2020 года, бетонных и цементных блоков — 3,51 тыс. куб. м (рост в 1,9 раза), конструкций и деталей сборных железобетонных - 2,21 тыс. куб. м (рост в 1,2 раза).

Крупные предприятия по добыче полезных ископаемых включают в себя Филиал компании «Сахалин Энерджи», Эксон Нефтегаз Лимитед – Сахалинский филиал, Представительство ОАО «Нефтяная компания «Роснефть» ООО «РН-Сахалинморнефтегаз», ОАО «Сахалиннеруд».

В городском округе находится штаб-квартира ПАО «Сахалинэнерго» - крупнейшей энергокомпании на востоке Российской Федерации.

К наиболее крупным предприятиям обрабатывающих производств относятся

ОАО «Колос» (производство пива и безалкогольных напитков), АО «Южно-Сахалинский хлебокомбинат им. Кацева И.И.», АО «Молочный комбинат «Южно-Сахалинский».

Предприятия рыболовства, расположенные на территории городского округа «Город Южно-Сахалинск», включают в себя ЗАО «Остров Сахалин», ЗАО «Пиленга», ООО ПО «Сахалинрыбаксоюз», ООО «Поронай», ООО «Транзит», ООО «Приморская рыболовная компания».

По состоянию на 01.01.2022 в городском округе «Город Южно-Сахалинск» по оценочным данным зарегистрировано 14 524 субъектов малого и среднего предпринимательства, или 96% к показателю, сложившемуся на 1 января 2021 года, из них 8749 индивидуальных предпринимателей, 5725 малых предприятий (включая микро), 50 средних предприятий. По сравнению с данными на 1 января 2021 года число индивидуальных предпринимателей уменьшилось на 5,7%, количество малых (включая микро) предприятий - на 1,2%, средних - на 3,9%. Снижение числа индивидуальных предпринимателей обусловлено регистрацией части индивидуальных предпринимателей, не имеющих наемных работников, в качестве самозанятых. На 1 января 2022 года на территории городского округа «Город Южно-Сахалинск» зарегистрировано свыше 4,1 тыс. самозанятых граждан.

Среднесписочная численность работников по полному кругу организаций городского округа «Город Южно-Сахалинск» по состоянию на 01.06.2020 года составляет 96,8 тыс. человек, что на 7% ниже показателя за 2016 год.

Среднесписочная численность работников по крупным и средним предприятиям в сфере добычи нефти и газа составляет 1,6%, в сфере рыболовства и рыбоводства – 2,9%, энергетике – 4,3%, жилищно-коммунальном хозяйстве – 1,4%, транспорта и дорожного хозяйства – 11,8%.

За 2019 год общий объем инвестиций в основной капитал составил 47,7 млрд руб. Наибольший объем инвестиций направлен в сферу здравоохранения и социальных услуг, в добычу полезных ископаемых, в сельское, лесное хозяйство, охоту, рыболовство и рыбоводство, в обеспечение электрической энергией, газом и паром, кондиционирование воздуха, в сферу транспортировки и хранения.

В структуре общего объема инвестиций доля собственных средств предприятий, инвестируемых в основной капитал, составляет 60%, объем привлеченных средств 40% от общего объема инвестиций.

#### 4.4.Сельское хозяйство

Сельское хозяйство является базовой отраслью агропромышленного комплекса и играет важную роль в развитии экономики муниципальных образований и продовольственном обеспечении населения. Сельское хозяйство Сахалинской области специализируется на производстве картофеля, овощей открытого и защищенного грунтов, мяса, молока, яиц, грубых и сочных кормов.

На территории городского округа «Город Южно-Сахалинск» расположены крупные предприятия сельского хозяйства АО «Совхоз «Тепличный» (тепличное растениеводство: овощи, цветы, рассада), АО «Птицефабрика «Островная», АО «Совхоз Южно-Сахалинский» (растениеводство: картофелеводство), ООО Торговая фирма «Сахалинский Бекон-2» (переработка мяса).

В 2021 году сельскохозяйственными предприятиями произведено 6307,7 тонн мяса, что на 13,9% больше уровня 2020 года, производство молока увеличилось на 4,5% и составляет 8054,4 тонн.

Объем производства яйца за январь–декабрь 2021 года составляет 121,8 млн штук, что всего лишь на 0,5% больше, чем в 2020 году.

В 2021 году сельскохозяйственными предприятиями собрано 2566,2 тонн картофеля, что в 2 раза меньше показателя за 2017 год в связи с тем, что посевные площади, занятые под картофель, в 2017 году переданы в аренду под кормовые угодья. Объем производства овощей увеличился на 16% раза и составляет 22 796,3 тонн.

За январь–декабрь 2020 года сельскохозяйственными предприятиями реализовано 6176,7 тонн картофеля, что на 66% больше, чем в 2019 году, овощей — 15807,4 тонн (рост на 14,5%), мяса – 5167,1 тонн (увеличение на 27,6%).

#### 4.5. Туризм

Доля туризма в валовом региональном продукте Сахалинской области составляет менее 1%.

Вследствие того, что Сахалинская область целиком расположена на острове, в регионе слабо развит автотуризм, доля «дикого» туризма невысока и большинство отдыхающих используют коллективные средства размещения.

Ввиду географических особенностей Сахалинской области (островной характер территории, малое количество точек въезда-выезда на территорию, суровый климат) численность лиц, пользующихся коллективными средствами размещения, демонстрирует фактический уровень туристского потока на территории региона.

Число останавливавшихся в гостиницах, туристических базах и других средствах размещения в период с 2005 года выросло почти в 2 раза и составило по итогам 2020 года 195 тыс. человек. Объем платных услуг населению за этот период так же вырос и составил 2680 млн руб. При этом, если объем услуг гостиниц и мотелей возрос пропорционально количеству размещенных лиц (в 2 раза), то туристских и экскурсионных услуг за прошедшее десятилетие отдыхающие стали приобретать на уровне 2005 года. (Таблица 4.6)

Таблица 4.6

Численность российских туристов, отправленных туристскими фирмами в туры по России и в зарубежные туры (тыс.чел.)					
2005	2010	2015	2018	2019	2020
7,5	15,1	7,1	18,5	29,9	7,5

Стоимость услуг гостиниц в городском округе «Город «Южно-Сахалинск» превышает общероссийский уровень.

На городской округ «Город Южно-Сахалинск» приходится 70%–85% численности лиц, использующих за год коллективные средства размещения Сахалинской области. Их численность в 2020 году составила 168,7 тыс. человек.

Численность работающих на предприятиях сферы туризма городского округа составляет порядка 1200 человек. Подготовка кадров по учебным планам, связанным с осуществлением туристической деятельности, работой общественного питания и гостиничного сервиса, осуществляется двумя учреждениями средне-специального образования (Политехнический колледж СахГУ, Сахалинский техникум сервиса). Зарегистрировано 16 профессиональных экскурсоводов. Общее число мест по итогам 2021 года в 46



коллективных средства размещения муниципального образования составляет 3629 единиц.

Перспективные виды туризма

- деловой (бизнес-поездки; конгрессно-выставочный; инсентив-туризм);
- сельский (посещение фермерского хозяйства «Мрия», АО «Совхоз «Тепличный», ООО «Продагро», ООО «АгроСах», ООО «Роза ветров»);
- событийный туризм (День города, Кинофестиваль «Край света», фестиваль «Остров рыба», «День рыбака», «Сахалинский чемпионат кулинарного искусства и сервиса»);
- гастрономический (фестиваль «Остров Рыба», «Сахалинские пельмешки»);
- круизный (круизные лайнеры).

По итогам работы 2022 года туристическими компаниями Южно-Сахалинска будет принято около 236,6 тысяч туристов. Объем оказанных туристских услуг в сравнении с 2017 годом увеличится, в ценах соответствующих лет, с 1998 млн. рублей до 3070 млн. руб., туристический поток возрастет почти в 6 раз (с 38,0 до 236,6 тыс. человек).

Занятость населения в сфере туризма - около 1200 человек.

### **1.1. Характеристика градостроительной деятельности на территории городского округа «Город Южно-Сахалинск»**

Градостроительная деятельность на территории городского округа «Город Южно-Сахалинск» осуществляется в виде территориального планирования, градостроительного зонирования, планировки территории, архитектурно-строительного проектирования, строительства, капитального ремонта, реконструкции объектов капитального строительства, эксплуатации зданий, сооружений и направлена на создание благоприятных условий для проживания населения, ограничение вредного воздействия хозяйственной и иной деятельности на окружающую природную среду и ее рациональное использование в интересах настоящего и будущих поколений.

Градостроительная документация муниципального образования включает в себя:

- 1) Генеральный план городского округа «Город Южно-Сахалинск», утвержденный решением Городской Думы города Южно-Сахалинска от 28.09.2022 № 1029/48-22-6
- 2) Правила землепользования и застройки на территории городского округа, утвержденные постановлением Администрации г. Южно-Сахалинска от 19.10.2022 № 2618-па.
- 3) Проекты планировки и межевания территории, проекты планировки линейных объектов, утвержденные в целях решения задач по развитию застроенных территорий, направленных на улучшение жилищных условий, физического состояния и качества жилищного фонда, обеспечению территорий

качественной инфраструктурой и доступной городской средой, а также перспективному строительству. Ведется дальнейшая разработка документации по планировке территории, проводятся конкурсы на архитектурно-планировочные и объемно-пространственные решения застройки, в которых принимают участие представители архитектурного сообщества из разных городов Российской Федерации.

Таким образом, городской округ «Город Южно-Сахалинск» имеет полный комплект документов территориального планирования, градостроительного зонирования и документацию по планировке территории. При этом планомерно продолжается урегулирование градостроительной деятельности для обеспечения соответствия документов различного уровня друг другу.

На территории Сахалинской области в настоящее время действуют региональные нормативы градостроительного проектирования Сахалинской области, утвержденные приказом Министерства архитектуры и градостроительства Сахалинской области от 30.12.2020 № 3.39-46-п (актуальная редакция от 24.12.2021 № 3.39-47-п).

Ведется разработка программ комплексного развития инженерной и социальной инфраструктур.

Для обеспечения органов государственной власти, органов местного самоуправления, физических и юридических лиц достоверной информацией, необходимой для осуществления градостроительной, инвестиционной и иной хозяйственной деятельности, на территории городского округа ведется информационная система обеспечения градостроительной деятельности.

## **1.2. Оценка транспортного спроса**

Формирование транспортного спроса обусловлено взаиморасположением жилых районов и районов производственного и общественно-делового назначения, обеспечивающих основные места приложения труда.

В целом по городу просматривается баланс обеспеченности местами приложения труда в объеме 123,6 тыс. чел., что соответствует потребности города. Распределение мест приложения труда по территории города показало, что в северной, восточной и северо-западной частях города существует избыток мест приложения труда, в отличие от южной части города, где просматривается явный недостаток мест приложения труда. В центральной части города Южно-Сахалинска практически соблюдается баланс спроса и предложения (около 52 тыс. рабочих мест и около 55 тыс. трудоспособного населения).

Пешком к местам приложения труда передвигается порядка 20% трудоспособного населения, остальные 80% используют транспорт. При этом предпочтение отдается использованию индивидуальных видов транспорта

(личный автомобиль, легковое такси, служебный автомобиль) – 60% от всех использующих транспорт; общественный транспорт использует 40%.

Улично-дорожная сеть в Южно-Сахалинске работает с перегрузкой, что выдвигает на первый план необходимость развития общественного транспорта до такого уровня, чтобы он стал полноценным «конкурентом» индивидуальному транспорту при поездках к местам приложения труда. Сложная транспортная ситуация не привела к существенному снижению мобильности жителей Южно-Сахалинска – величина среднесуточной подвижности с различными целями в будний день составляет 2,9 передвижения. Эта характеристика находится на уровне средних показателей для городов России и зарубежных городов.

Наибольшие передвижения происходят между тремя укрупненными транспортными районами городского округа. Первый район условно ограничен ул. Сахалинской, железной дорогой и на севере границей городского округа. Второй район ограничен ул. Сахалинская, железной дорогой, ул. Емельянова. Третий район от ул. Емельянова вдоль железной дороги до ул. И. Куропатко. Количество передвижений между данными районами составляет около половины от всех передвижений по территории городского округа.

Суммарное передвижение в обоих направлениях через железную дорогу по всем сечениям составляет около 20% от всех передвижений в муниципальном образовании и выражается в интенсивности движения через железную дорогу более 17 тыс. автомобилей в утренний час пик.

## **2. АНАЛИЗ РЕАЛИЗАЦИИ ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНА ГОРОДСКОГО ОКРУГА «ГОРОД ЮЖНО-САХАЛИНСК»**

Генеральный план городского округа «Город Южно-Сахалинск» утвержден решением Городской Думы города Южно-Сахалинска от 28.09.2022 № 1029/48-22-6. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры разработаны на период 2023-2042 г. и пока не реализованы.

## **3. ХАРАКТЕРИСТИКА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА**

Транспортный каркас городского округа «Город Южно-Сахалинск» включает в себя федеральные, региональные и межмуниципальные, местные автомобильные дороги общего пользования, международный аэропорт, железные дороги и железнодорожные станции.

Основная задача транспортного каркаса – обеспечение возможности функционирования всех структурных элементов городского округа и передвижений его жителей с различными целями. В настоящее время транспортная система не в полной мере отвечает возрастающим потребностям и перспективам развития как городского округа, так и Сахалинской области.

### 3.1. Железнодорожный транспорт

В настоящее время по территории городского округа город Южно-Сахалинск проходят неэлектрифицированные однопутные участки парк Южно-Сахалинск - Дальнее и Корсаков - Сокол Дальневосточной железной дороги - филиала ОАО «РЖД». Железнодорожным транспортом осуществляется от 27 % до 30 % всех внутренних грузовых перевозок Сахалинской области.

В границах городского округа находятся железнодорожные станции Южно-Сахалинск Грузовой (на станции расположен вокзал), Христофоровка, Новоалександровка, а также остановочные пункты Луговое, Дальнее, Институт, Большая Елань, Октябрьский, Сити Молл, Хомутово, Березняки, Старорусское.

Станция Христофоровка является промежуточной станцией, имеет 1 главный и 4 приемоотправочных пути, для погрузки-выгрузки грузов на станции имеются небольшие складские территории и открытые площадки. Для обслуживания пассажиров на станции имеется вокзальное помещение и низкая пассажирская платформа.

На станции Южно-Сахалинск для обслуживания пассажиров имеется низкая пассажирская платформа, здание вокзала, 2 приемоотправочных пути, двухпутная вставка на главном пути. Кроме этого станция выполняет грузовые операции, для хранения грузов существуют небольшие складские территории и открытые площадки. К станции примыкают территории Ремонтного локомотивного депо и Эксплуатационного локомотивного депо. На станции расположено локомотивное депо. Севернее станции Южно-Сахалинск на северо-запад отходит путь на станцию Дальнее. На перегоне ст. Южно-Сахалинск – ст. Дальнее подъездные пути "ООО Метур", ООО Комстрой, "Южно-Сахалинское ОМТО", ПСК "Бетон-Сервис".

Станция Южно-Сахалинск-грузовой – одна из главных грузовых станций Сахалинского региона Дальневосточной железной дороги. Для обслуживания пригородных пассажиров на станции имеется низкая платформа, 2 приемоотправочных пути. Поезда дальнего следования на станции не останавливаются. На станции выполняются операции по погрузке-выгрузке вагонов, прием и отправление контейнерных грузов, кроме этого к станции примыкают подъездные пути предприятий ПАО «Сахалинэнерго» ТЭЦ-1, "ООО "Гардлекс", ООО "Атлант", Областной металлбазы.

Станция Новоалександровка является промежуточной станцией. На станции выполняется обслуживание пригородных и дальних пассажиров (однако поезда дальнего следования по маршруту Южно-Сахалинск – Ноглики – Южно-Сахалинск не останавливается). На станции выполняются грузовые операции по погрузке-выгрузке вагонов, для чего станция оборудована складами и открытыми площадками. На станции расположена путевая

машинная станция ПМС-336. К станции примыкают подъездные пути ЗАО «Дизель-Трейд».

Остановочные пункты: Хомутово, Сити Молл, Октябрьский, Большая Елань, Пединститут, Луговое имеют низкую пассажирскую платформу для обслуживания пассажиров.

В пригородном сообщении по станции Южно-Сахалинск в рабочие дни курсирует по 10 пар поездов по направлениям: Южно-Сахалинск – Пять углов - 2 пары поездов, Южно-Сахалинск - Дальнее - 6 пар поездов, Южно-Сахалинск - Поронайск - 1 пара поездов, Южно-Сахалинск – Томари -1 пара поездов. Поезда по направлениям Южно-Сахалинск - Поронайск и Южно-Сахалинск - Томари дополнительно курсируют в выходные дни по 1 паре поездов»;

Годовой объем пассажирских перевозок в пригородном и в дальнем сообщении составляет более 500 тыс. чел.

Стратегическими документами Российской Федерации, национальными проектами, межгосударственными программами, а также документами ОАО «РЖД» как субъекта естественных монополий, решениями органов государственной власти, иных главных распорядителей средств соответствующих бюджетов, предусматривающих создание объектов федерального значения, мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры общего пользования на территории муниципального образования городского округа город Южно-Сахалинск не предусмотрено.

### **3.2. Воздушный транспорт**

В силу географического расположения Сахалинской области воздушный транспорт решает важные социальные задачи. В межнавигационный период на отдельных направлениях авиация зачастую является единственным средством транспортного сообщения.

Воздушный транспорт представлен международным аэропортом «Хомутово», расположенном в южной части города и обслуживающим грузовые авиаперевозки и пассажирские связи с наиболее крупными городами материковой России.

В настоящее время выполняются авиарейсы более чем по 20 направлениям (с учётом транзитных перевозок). По прямым маршрутам можно попасть в такие крупные российские города, как Москва, Хабаровск, Владивосток, Иркутск, Новосибирск и другие.

Осуществляются внутриобластные рейсы в Курильск, Южно-Курильск, Оху, Ноглики.

Регулярные прямые международные рейсы из Южно-Сахалинска выполняются в города Саппоро и Токио (Япония), Сеул (Республика Корея), Харбин (Китай).

Аэропорт Южно-Сахалинск является самым крупным в Сахалинской области и обслужил в 2018 году – 1152,8 тыс. человек, в 2019 году – 1209,16 тыс. человек.

Объем авиаперевозок грузов ОА «Аэропорт Южно-Сахалинск» незначителен по величине (за полугодие 2020 года он составил 6,6 тыс. тонн), но имеет большую социальную значимость – это почтовые отправления, скоропортящиеся и ценные грузы.

В настоящее время АО «Аэропорт Южно-Сахалинск» находится в активной стадии инвестирования: ремонт взлетно-посадочных полос, обновление парка специальной техники и технологического оборудования, выполнение мероприятий по обеспечению информационной, транспортной, авиационной и пожарной безопасности, обеспечению соответствия аэропортов сертификационным требованиям.

Приказом Росавиации от 26.12.2019 № 1567-П "Об установлении приаэродромной территории аэродрома Южно-Сахалинск (Хомутово)" утвержден проект Решения об установлении приаэродромной территории.

В соответствии с Перечнем пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, утвержденным распоряжением Правительства Российской Федерации от 29.11.2017 № 2665-р, на территории Сахалинской области действует воздушный грузопассажирский, постоянный, многосторонний пункт пропуска через Государственную границу Российской Федерации Южно-Сахалинск (Хомутово).

### **3.3. Автомобильный транспорт**

Автомобильный транспорт является базовым элементом транспортной системы Сахалинской области.

Подсистема внешней автомобильной сети представлена автомобильными дорогами федерального и регионального значения, связывающими город со всеми административными центрами муниципальных образований Сахалинской области, в том числе с городами: Холмск, Корсаков, Невельск, Поронайск, Оха, Углегорск.

К автомобильным дорогам федерального значения в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2010 г. № 928 «О перечне автомобильных дорог общего пользования федерального значения» относятся:

- участок трассы А-391 «Южно-Сахалинск – Корсаков»;
- участок трассы А-392 «Южно-Сахалинск – Холмск»;
- участок трассы А-393 «Южно-Сахалинск – Оха».

К автомобильным дорогам регионального и межмуниципального значения, в соответствии с Постановлением Правительства Сахалинской области от 18.07.2013 N 355 (ред. от 11.11.2021 №480) "Об утверждении Перечня и идентификационных номеров автомобильных дорог общего

пользования регионального или межмуниципального значения Сахалинской области" относятся:

- 64 ОП РЗ 64К-22 - Южно-Сахалинск - Оха на участке км 6 + 777 - км 13 + 100;
- 64 ОП МЗ 64Н-7 – Лиственничное – Охотское;
- 64 ОП РЗ 64А-8 – Юго-Западный объезд г. Южно-Сахалинска;
- 64 ОП РЗ 64К-9 - Северо-Западный объезд г. Южно-Сахалинска;
- 64 ОП РЗ 64А-13 - Подъезд к аэропорту Южно-Сахалинск;
- 64 ОП РЗ 64А-15 - Луговое – Уюн;
- 64 ОП РЗ 64А-17- Подъезд к нижней станции гондольно-кресельной дороги туристической базы "Горный воздух";
- 64 ОП РЗ 64А-20 - Подъезд к туристической базе "Горный воздух";
- 64 ОП РЗ 64К-33 - Южно-Сахалинск – Синегорск;
- 64 ОП РЗ 64К-34 - Ново-Александровск - Новая Деревня;
- 64 ОП РЗ 64К-35 - Дальнее - Елочки - 16 км;
- 64 ОП РЗ 64К-36 - Автомобильная дорога А-391 Южно-Сахалинск - Корсаков, км 5 + 890 - км 13 + 771.

В рамках разработки генерального плана Южно-Сахалинска выполнено обследование транспортных потоков. Результаты обследования показали, что участки внешних дорог Южно-Сахалинска работают с запасом пропускной способности и суточная интенсивность движения транспорта на них составляет:

- участок трассы А-391 «Южно-Сахалинск – Корсаков» - 17120 автомобилей в сутки суммарно в двух направлениях;
- участок трассы А-392 «Южно-Сахалинск – Холмск» - 15200 автомобилей в сутки суммарно в двух направлениях;
- участок трассы, А-393 «Южно-Сахалинск – Оха» - 12160 автомобилей в сутки суммарно в двух направлениях;
- 64 ОП РЗ, 64К-9 - Северо-западный объезд г. Южно-Сахалинска - 7520 автомобилей в сутки суммарно в двух направлениях;
- 64 ОП РЗ, 64А-13 - Подъезд к аэропорту Южно-Сахалинск 12480 автомобилей в сутки суммарно в двух направлениях.

Междугородние пассажирские перевозки осуществляются в основном автобусным транспортом. Организовано 8 междугородних и 9 пригородных маршрутов. Данный вид транспорта занимает первое место по объемам перевозок пассажиров по области. Общий годовой объем пассажирских перевозок на наземном пассажирском транспорте составляет - 26,6 млн. чел.

#### **4.ХАРАКТЕРИСТИКА СЕТИ ДОРОГ ГОРОДСКОГО ОКРУГА «ГОРОД ЮЖНО-САХАЛИНСК», 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**

Перечень автомобильных дорог федерального значения определен Постановлением Правительства РФ от 17.11.2010 № 928 (редакция от 24.08.2022 №1487) «О перечне автомобильных дорог общего пользования федерального значения». Перечень автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения определен Постановлением Правительства Сахалинской области от 18.07.2013 № 355 (редакция от 06.07.2022 №291) «Об утверждении перечня и идентификационных номеров автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Сахалинской области». Перечень автомобильных дорог местного значения определен Постановлением Администрации г. Южно-Сахалинска от 09.11.2021 № 2865-па (редакция от 05.04.2022 №702-па) «Об утверждении перечня и идентификационных номеров автомобильных дорог общего пользования местного значения городского округа «город Южно-Сахалинск».

Протяженность автомобильных дорог в границах городского округа «Город Южно-Сахалинск» составляет: федерального значения – 15,1 км, регионального и межмуниципального значения – 102,3 км, местного значения – 371,5 км, в т.ч. магистральные улицы общегородского значения – 52,3 км, магистральные улицы районного значения – 72,8 км.

Характеристика улично-дорожной сети городского округа «город Южно-Сахалинск» приведена в Таблице 7.1 в соответствии с вышеприведенными документами.



Таблица 7.1 – Характеристика улично-дорожной сети городского округа «город Южно-Сахалинск»

№	Наименование автомобильной дороги	Протяженность всего, м	Из нее по материалу дорожного полотна, м		Наличие искусственных сооружений (мостов, путепроводов), единиц	Число полос движения	Интенсивность движения, автомобилей в час пик	Уровень загрузки, %	Расчетная скорость км/ч
			Асфальтобетонное	Грунтово					
1.	ул. Алексея Максимовича Горького	4090	4090			4-5	1449	24	80
2.	ул. имени Ф.Э. Дзержинского	1720	1720		1	2-3	1854	40	70
3.	пр-т Коммунистический	2286	2286		2	2-3	2908	51	70
4.	ул. Комсомольская	6115	5003	1112		2-4	2616	38	70
5.	ул. Карла Маркса	900	900		1	2	2713	46	70
6.	ул. Сахалинская	3835	3700	135		2-5	3810	53	80
	из нее на участке								
	ул. Комсомольская - ул. Лермонтова		3700					менее 100	
	ул. Лермонтова - ул. Некрасова			135				менее 100	
7.	ул. Чехова	2204	2204			2-3	2025	36	70
8.	ул. Ленина	8791	8791		5	2-6	4455	55	80
9.	пр. Победы	3086	3086			2-4	3471	42	70
	из него на участке								
	пл. Победы - ул. Железнодорожная		2531						
	ул. Железнодорожная - граница застройки		555						
10.	ул. Амурская	2398	2398			1-2	3005	40	70
	из нее на участке								
	ул. Сахалинская - ул. Поповича	1315	1315					менее 100	

№	Наименование автомобильной дороги	Протяженность всего,	Из нее по материалу дорожного полотна, м	Наличие искусственных сооружений (мостов, путепроводов), единиц	Число полос движения	Интенсивность движения, автомобилей в час пик	Уровень загрузки,	Расчетная скорость км/	
	ул. Поповича - южная граница дома N 285а	248	248				менее 100	70	
	пр-т Победы - конец ул. Амурской	835	835				менее 100		
11.	пер. Алтайский	1272	1272			2	1089	32	40
12.	ул. имени Антона Буюклы	1250	1250			2	2499	40	70
13.	ул. города Асахикава	256	256			1-2	678	31	30-40
14.	ул. Академическая	289	289			1-2	583	28	30-40
15.	ул. Больничная	2028	2028			2-4	3092	36	70
	из нее по участкам								
	ул. Мира - ул. Горького	1015	1015				менее 100		
	пр-т Мира - ул. Ленина	1013	1013				менее 100		
16.	ул. Бумажная	1328	1200	128	1	2	4455	64	70
	из нее по участкам								
	ул. Физкультурная - ул. Крюкова		1147				менее 100		
	ул. Физкультурная - ул. Садовая		53	128			менее 100		
17.	ул. Венская	346	346			1-2	328	13	30-40
18.	ул. Детская	1154	1154			2	1454	32	40
19.	ул. Емельянова	2151	1853	298		2	3215	40	70
	из нее по участкам								
	ул. Ленина - ул. Горького		1853				менее 100		
	ул. Ленина - железная дорога			298			менее		

№	Наименование автомобильной дороги	Протя- женно- сть всего, м	Из нее по		Наличие искусственных сооружений (мостов, путепроводов),	Число полос движе- ния	Интенсивнос- ть движения, автомобилей в час пик	Уров- ень загру- зки, ‰100	Расчет- ная скорос- ть км/ ч
			материалу дорожного полотна, м						
20.	ул. Есенина	977	977			2	2171	24	70
21.	ул. Курильская	1272	1272			1-2	2166	54	30-40
22.	ул. имени П.А. Леонова	450	450			2	586	32	70
23.	ул. Милицейская	419	419		1	2	2025	40	40
24.	ул. Невельская	1300	1300			1-2	2166	57	30-40
25.	ул. Пограничная	3105	2548	557		3-4	2942	37	70
	из нее по участкам								
	ул. Горького - ул. Комсомольская		604					мене е 30	
	ул. Комсомольская - ул. Ленина		1376					мене е 30	
	ул. Ленина - Железная дорога - N 102		568	557				мене е 30	
26.	ул. им. Космонавта Поповича	1689	1689			2-3	3113	46	70
27.	ул. Пушкина	911	911			2	814	22	40
28.	ул. Рождественская	436	436			2	665	37	40
29.	Ул. Садовая				1	1-2	606	24	30-40
30.	ул. Тихоокеанская	1200	1200			2	2485	36	70
31.	ул. имени И.П. Фархутдинова	760	760			2	2373	26	70
32.	ул. Физкультурная	2385	2204	181	2	2	1367	53	70
	из нее по участкам								
	ул. Сахалинская - ул. Крайняя		1674					мене е100	
	пр-т Победы - ул. Поповича, ул. Невельская - ул. Курильская		477					мене е 100	
	от ул. Пограничной до ул. Емельянова		53	181				мене	

№	Наименование автомобильной дороги	Протя- женно сть всего, м	Из нее по		Наличие искусственных сооружений (мостов, путепроводов),	Число полос движе- ния	Интенсивнос- ть движения, автомобилей в час пик	Уров- ень загру- зки, ‰100	Расчет- ная скорос- ть км/ ч
			материалу дорожного полотна, м						
33.	ул. Хабаровская	1503	1503			2-3	2993	51	70
34.	ул. Железнодорожная	6660	6582	78	2	3-5	3622	46	70
	из нее по участкам								
	ж/д линия - ул. Сахалинская	478	400	78				мене е 100	
	ул. Сахалинская - Юго-Западный обход	6182	6182					мене е 100	
35.	проезд пр-т Победы N 27 - N 39	384	384					мене е 30	30-40
36.	ул. Пуркаева	2405	2405		2	2-4	2171	36	70
37.	ул. Авиационная	965	965			2	3092	53	70
38.	ул. Вокзальная	1155	1155			2	3789	67	70
39.	ул. Долинская	566	566			2	1008	44	70
40.	ул. Институтская	258	258			2	2533	44	70
41.	ул. Карьерная	684	684			2	708	21	40
42.	ул. Крайняя	1196	1196			2	1952	152	40
43.	ул. Крюкова Д.Н.	1462	1462			2	3789	68	40
44.	ул. Красная	359	359			1-2	1079	31	30-40
45.	ул. Лермонтова	3691	3691			2-4	2532	25	70
	из нее по участкам								
	ул. Сахалинская - Юго-Западный объезд		2817					мене е 100	
	ул. Сахалинская - ул. Холмская		874					мене е 100	
46.	ул. Транзитная	2587	2587			2	3221	52	70
47.	а/д к Психбольнице	253	253			2		мене	40

№	Наименование автомобильной дороги	Протя- женно- сть всего, м	Из нее по		Наличие искусственных сооружений (мостов, путепроводов),	Число полос движе- ния	Интенсивнос- ть движения, автомобилей в час пик	Уров- ень за- грузки, ‰/30	Расчет- ная скорос- ть км/ ч
			материалу дорожного полотна, м						
48.	Подъездная дорога к Южно-Сахалинскому психоневрологическому интернату	539	539			2		менее 30	40
49.	ул. Холмская	2883	2883			3-4	3550	52	70
50.	ул. Украинская	3570	3570			2-4	3184	36	70
51.	ул. Зимы	1541	1541			2	870	27	70
52.	ул. Зимняя	283	283			2	971	42	30-40
53.	проезд имени Михаила Юрьевича Зацаринного	480	480			1-2	1004	61	30-40
54.	ул. Шлакоблочная	1100	1100			1-2	1008	56	30-40
55.	пер. Энергетиков	1678	1678			2	2665	32	40
56.	Заезд с ул. Больничной к областной больнице	550	375	175		2			
57.	ул. Гаражная	571	185	386		1-2	3312	45	30-40
58.	ул. Горная	681	321	360		2	1139	142	40
59.	ул. Дальняя	133	133			1-2	4455	100	30-40
60.	ул. Дёповская	1527	1327	200		2	2455	31	40
61.	пер. Дорожный	336	336			1-2	менее 100	менее 30	30-40
62.	ул. Достоевского	740	740			1-2	3550	77	30-40
63.	ул. Западная	2050	575	1475	1	1-2	3622	36	30-40
64.	ул. им. И.С. Бородина	267	267			1-2	менее 100	менее 30	30-40
65.	ул. Карпатская	746	746			1-2	1892	44	30-40
66.	ул. Кавказская	400		400		1-2	723	44	30-40
67.	ул. Керамическая	237		237		1-2	2342	53	30-40
68.	ул. Корсаковская	860	520	340	1	1-2	198	11	30-40

№	Наименование автомобильной дороги	Протяженно сть всего,	Из нее по материалу дорожного полотна, м		Наличие искусственных сооружений (мостов, путепроводов), единиц	Число полос движе ния	Интенсивнос ть движения, автомобилей в час пик	Уров ень загру зки,	Расчет ная скорос ть км/
69.	ул. Колодезная	151	1151			1-2	3810	16	30-40
70.	ул. Кирпичная	1453	1045	408		1-2	532	17	30-40
71.	пер. Красносельский	193	193			1-2	309	17	30-40
72.	пер. Мартовский	460	460			1-2	2869	62	30-40
73.	ул. Островная	122	122			1-2	менее 100	мене е 30	30-40
74.	ул. Попова	265	145	120		1-2	1332	39	30-40
75.	ул. Пионерская	646	646			2	3583	83	40
76.	ул. Саранская	455	455			2	2886	37	40
77.	ул. Сентябрьская	512	140	372		1-2	3622	79	30-40
78.	пер. Украинский	427	427			1-2	689	26	30-40
79.	ул. Фабричная	644	644			2	1144	64	40
80.	пер. Холодный	174	71	103		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
81.	ул. Хлебная	1237	337	900		2	2455	37	40
82.	ул. Центральная	392	392			2	351	5	40
83.	ул. Южно-Сахалинская	1418	1172	246		1-2	3622	57	30-40
84.	ул. имени 1905 года	3280	1312	1968	1	2	1758	15	70
85.	а/д от п. Пионерский до ул. Украинской	630	630			1-2	менее 100	мене е 30	30-40
86.	ул. Анивская	1685	1561	124		1-2	3622	61	30-40
87.	ул. Александра Блока	443		443	1	1-2	менее 100	мене е 30	30-40
88.	пер. Ангарский	316		316		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
89.	пер. Белорусский	601	20	581		1-2	3810	80	30-40
90.	ул. Белокаменная	487	447	40		1-2	менее 100	мене	30-40

№	Наименование автомобильной дороги	Протя- женно сть всего, м	Из нее по		Наличие искусственных сооружений (мостов, путепроводов),	Число полос движе- ния	Интенсивнос- ть движения, автомобилей в час пик	Уров- ень загру- зки, %/30	Расчет- ная скорос- ть км/ ч
			материалу дорожного полотна, м						
91.	пер. Барачный	859	452	407		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
92.	пер. Бондарный	112		112		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
93.	ул. Брянская	460		460	1	1-2	менее 100		30-40
94.	пер. Береговой	258		258		1-2	458	14	30-40
95.	проезд Библиотечный	297	297			1-2	898	55	30-40
96.	подъездная автомобильная дорога к комплексу "Солнечная поляна"	380	380			1-2		мене е 30	
97.	ул. Боевой Славы	1174	1174			2	631	27	40
98.	пер. Больничный	280		280		1-2	443	13	30-40
99.	ул. Березовая Роща	276	276			1-2	менее 100		30-40
100.	пер. Березовый	300		300		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
101.	пер. Варшавский	95		95		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
102.	пер. Восточный	230		230		1-2	4324	97	30-40
103.	ул. 8 Марта	286		286		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
104.	пер. Волжский	413		413		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
105.	пер. Водный	423		423		1-2	198	11	30-40
106.	пер. Верхний	187	80	107		1-2	3583	84	30-40
107.	ул. Ветеранская	556		556		1-2			30-40
108.	ул. имени Гоголя	612		612		1-2	менее 100	мене е 30	30-40

№	Наименование автомобильной дороги	Протяженность всего,	Из нее по материалу дорожного полотна, м	Наличие искусственных сооружений (мостов, путепроводов), единиц	Число полос движения	Интенсивность движения, автомобилей в час пик	Уровень загрузки,	Расчетная скорость км/
109.	ул. Грибоедова	188	188		1-2	менее 100	менее 30	30-40
110.	пер. Гражданский	151	151		1-2	менее 100	менее 30	30-40
111.	ул. Гвардейская	190	190		1-2	2425	57	30-40
112.	пер. Грузинский	324	324		1-2	менее 100	менее 30	30-40
113.	ул. Дальневосточная	50	50		1-2	менее 100	менее 30	30-40
114.	ул. Добролюбова	466	466		1-2	309	17	30-40
115.	пер. Дачный	531	531		1-2	менее 100	менее 30	30-40
116.	ул. Донская	265	265		1-2	2183	48	30-40
117.	ул. им. Б.Н.Егорова	813	315	498	1-2	198	11	30-40
118.	ул. Загородная	896	282	614	1-2	3622	62	30-40
119.	ул. Зеленая	1000	1000		1-2	606	34	30-40
120.	пер. Заречный	504	504		1-2	менее 100	менее 30	30-40
121.	пер. Земледельческий	336	336		1-2	менее 100	менее 30	30-40
122.	ул. Инженерная	925	925		1	2584	46	70
123.	пер. Керамический	137	137		1-2	менее 100	70	30-40
124.	пер. Курский	395	395		1-2	менее 100	менее 30	30-40
125.	ул. Крылова	437	437		1-2	440	23	30-40
126.	пер. Книжный	200	200		1-2	менее 100	менее 30	30-40



№	Наименование автомобильной дороги	Протя- женно- сть всего,	Из нее по		Наличие искусственных сооружений (мостов, путепроводов), единиц	Число полос движе- ния	Интенсивнос- ть движения, автомобилей в час пик	Уров- ень загру- зки,	Расчет- ная скорос- ть км/
			материалу дорожного полотна, м						
127.	ул. Котиковая	772	240	532		1-2	984	27	90-40
128.	ул. Колхозная	453	270	183		1-2	265	7	30-40
129.	пер. Котиковый	157		157		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
130.	ул. Кооперативная	348	348			1-2	2961	69	30-40
131.	пер. Кооперативный	150	150			2	2961	69	80
132.	ул. Круговая	682		682		1-2	412	22	30-40
133.	пер. Кислородный	258		258		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
134.	ул. Киевская	1115	182	933		1-2	1883	39	30-40
135.	ул. Кишиневская	134	50	84		1-2	272	16	30-40
136.	ул. Кузнечная	613	318	295		1-2	1883	54	30-40
137.	пер. Короткий	259		259		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
138.	пер. Корсаковский	337	75	262		1-2	198	11	30-40
139.	пер. Крестьянский	465		465		1-2	1746	38	30-40
140.	ул. Крестьянская	206		206		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
141.	пер. Кольцевой	282	43	239		1-2	200	11	30-40
142.	ул. Клубная	420	256	164		1-2	1883	54	30-40
143.	пер. Линейный	514		514		1-2	491	23	30-40
144.	ул. имени Льва Толстого	415		415		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
145.	пер. Луговой	205		205		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
146.	пер. Лесозаводской	616		616		1-2	менее 100	мене е 30	30-40

№	Наименование автомобильной дороги	Протяженность всего,	Из нее по материалу дорожного полотна, м	Наличие искусственных сооружений (мостов, путепроводов),	Число полос движения	Интенсивность движения, автомобилей в час пик	Уровень загрузки,	Расчетная скорость км/
147.	ул. Малая	138	138		1-2	1194	88	30-40
148.	улица имени Александра Матросова	861	44	817	1-2	3308	75	30-40
149.	ул. Минская	108		108	1-2	менее 100	менее 30	30-40
150.	пер. Мостовой	115		115	1-2	3854	80	30-40
151.	ул. Маяковского	1260	40	1220	1-2	443	13	30-40
152.	пер. Мучной	656		656	1-2	менее 100	менее 30	30-40
153.	ул. Молодежная	850	45	805	1-2	1746	38	30-40
154.	пер. Мебельный	155		155	1-2	менее 100	менее 30	30-40
155.	пер. Майский	138		138	1-2	менее 100	менее 30	30-40
156.	пер. Матросский	651	73	578	1-2	менее 100	менее 30	30-40
157.	ул. Моторная	195	195		1-2	2455	72	30-40
158.	ул. Мичурина	340		340	1-2	708	40	30-40
159.	ул. Морская	351		351	1-2	458	21	30-40
160.	пер. Медицинский	273	273		1-2	2138	49	30-40
161.	ул. Новая	445		445	1-2	723	23	30-40
162.	ул. Некрасова	959		959	1-2	443	18	30-40
163.	ул. Набережная	359		359	1-2	286	13	30-40
164.	ул. Озерная	146		146	1-2	менее 100	менее 30	30-40
165.	пер. Озерный	348	348		1-2	328	16	30-40
166.	ул. Островского	82		82	1-2	менее 100	менее 30	30-40

№	Наименование автомобильной дороги	Протяженность всего,	Из нее по материалу дорожного полотна, м		Наличие искусственных сооружений (мостов, путепроводов), единиц	Число полос движения	Интенсивность движения, автомобилей в час пик	Уровень загрузки,	Расчетная скорость км/
167.	ул. Овражная	692		592		1-2	286	76	30-40
168.	пер. Оружейный	108		108		1-2	менее 100	менее 30	30-40
169.	ул. Огородная	276	276			1-2	2961	69	30-40
170.	пер. Октябрьский	187	187			1-2	930	57	30-40
171.	ул. Отдаленная	223		223		1-2	2138	49	30-40
172.	пер. Отдаленный	722	170	552		2	1356	40	70
173.	ул. Песочная	378		378		1-2	менее 100	менее 30	30-40
174.	пер. Песочный	66	10	56		1-2		менее 30	30-40
175.	ул. Полевая	393	130	263		1-2	3622	79	30-40
176.	ул. Почтовая	654		654		1-2	491	23	30-40
177.	пер. Партизанский	455		455		1-2	606	34	30-40
178.	ул. Профсоюзная	546		546		1-2	менее 100	менее 30	30-40
179.	ул. Промышленная	640	14	626		1-2	708	41	30-40
180.	ул. Полтавская	210		210		1-2	менее 100	менее 30	30-40
181.	ул. Праздничная	269	269			1-2	менее 100	менее 30	30-40
182.	ул. Пролетарская	321	32	289		1-2	2961	69	30-40
183.	пер. Путевой	119	73	46		1-2		менее 30	30-40
184.	ул. Проточная	1064	39	1025		1-2	3550	77	30-40
185.	проезд Пожарный	135		135		1-2	458	21	30-40
186.	ул. Придорожная	410	54	356		1-2	198	11	30-40

№	Наименование автомобильной дороги	Протя- женно сть всего,	Из нее по материалу дорожного полотна, м		Наличие искусственных сооружений (мостов, путепроводов),	Число полос движе- ния	Интенсивнос- ть движения, автомобилей в час пик	Уров- ень загру- зки,	Расчет ная скорос- ть км/
187.	пер. Паровозный	14		214		1-2		мене е 30	30-40
188.	пер. Переселенческий	421	421			1-2	100	5	30-40
189.	ул. Репина	169	30	139		1-2		мене е 30	30-40
190.	пер. Речной	239		239		1-2		мене е 30	30-40
191.	ул. Родниковая	667		667		1-2		мене е 30	30-40
192.	ул. Раздольная	228		228		1-2		мене е 30	30-40
193.	ул. Рабочая	650		650		1-2	532	24	30-40
194.	ул. Рязанская	1107		1107		1-2	491	24	30-40
195.	пер. Ровный	91		91		1-2		мене е 30	30-40
196.	пер. Ручейный	191		191		1-2		мене е 30	30-40
197.	пер. Рябиновый	247		247		1-2		мене е 30	30-40
198.	ул. Садовая	463	448	15	1	1-2	606	24	30-40
199.	пер. Садовый	122		122		1-2	930	57	30-40
200.	ул. Северная	129	129			1-2	3187	70	30-40
201.	пер. Свободный	863		863		1-2	606	34	30-40
202.	ул. Степная	991	295	696		1-2	795	45	30-40
203.	пер. Связи	556	12	544		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
204.	ул. Совхозная	714	53	661		1-2	984	36	30-40

№	Наименование автомобильной дороги	Протяженность всего,	Из нее по материалу дорожного полотна, м		Наличие искусственных сооружений (мостов, путепроводов),	Число полос движения	Интенсивность движения, автомобилей в час пик	Уровень загрузки,	Расчетная скорость км/
205.	ул. Строительная	860		360		1-2	3583	82	30-40
206.	пер. Студенческий	190	18	172		1-2	930	57	30-40
207.	пер. Средний	193		193		1-2	менее 100	менее 30	30-40
208.	пер. Станционный	101	101			1-2	3312	73	30-40
209.	ул. Сибирская	558		558		1-2	458	21	30-40
210.	ул. С.Лазо	135		135		1-2	314	15	30-40
211.	пер. Семафорный	171		171		1-2	менее 100	менее 30	30-40
212.	пер. Смирных	263		263		1-2	3583	84	30-40
213.	пер. Солнечный	1157	159	998		1-2	2090	40	30-40
214.	ул. Сенная	300		300		1-2	менее 100	менее 30	30-40
215.	ул. Сельская	175	145	30		1-2	1884	44	30-40
216.	ул. Тихая	1427	947	480		1-2	625	35	30-40
217.	ул. им. Тельмана	634	242	392		2	3583	81	40
218.	ул. Тенистая	268	268			1-2	менее 100	менее 30	30-40
219.	пер. Тупиковый	266		266		1-2	менее 100	менее 30	30-40
220.	ул. Тургенева	814	16	798		1-2	1746	38	30-40
221.	ул. Трудовая	431	80	351	1	1-2	менее 100	менее 30	30-40
222.	пер. Трудовой	188		188		1-2	менее 100	менее 30	30-40
223.	ул. Транспортная	306		306		1-2	3215	67	30-40
224.	ул. Томская	250		250		1-2	менее 100	менее 30	30-40

№	Наименование автомобильной дороги	Протя- женно сть всего, м	Из нее по материалу дорожного полотна, м	Наличие искусственных сооружений (мостов, путепроводов),	Число полос движе- ния	Интенсивнос- ть движения, автомобилей в час пик	Уров- ень загру- зки,	Расчет- ная скорос- ть км/ ч	
									№30
225.	ул. Тверская	132	132			1-2	менее 100	мене е 30	30-40
226.	пер. Трубный	155		155		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
227.	пер. Тыльный	177		177		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
228.	ул. Телеграфная	502	328	174		1-2	1883	54	30-40
229.	ул. Учительская	350		350		1-2	489	28	30-40
230.	пер. Уральский	280		280		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
231.	пер. Ударный	148		148		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
232.	ул. Усадебная	285	285			1-2	менее 100	мене е 30	30-40
233.	ул. Угловая	842		842		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
234.	пер. Физкультурный	291	55	236		1-2	1269	76	30-40
235.	пер. Холмский	264		264		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
236.	ул. Херсонская	383		383		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
237.	пер. Хвойный	315		315		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
238.	пер. Цветной	197		197		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
239.	пер. Черкасский	236	100	136		1-2	менее 100	мене е 30	30-40

№	Наименование автомобильной дороги	Протяженность всего,	Из нее по материалу дорожного полотна, м		Наличие искусственных сооружений (мостов, путепроводов), единиц	Число полос движения	Интенсивность движения, автомобилей в час пик	Уровень загрузки,	Расчетная скорость км/
240.	ул. Черепичная	325		325		1-2	менее 100	менее 30	30-40
241.	пер. Школьный	334	334			1-2	2385	56	30-40
242.	пер. Южно-Сахалинский	76	11	65		1-2	менее 100	менее 30	30-40
243.	ул. Яблочная	1190		1190		1-2	606	34	30-40
244.	пер. Ярославский	217		217		1-2	менее 100	менее 30	30-40
245.	ул. Январская	353		353		1-2	150	1	30-40
246.	пер. Ягодный	160		160		1-2	менее 100	менее 30	30-40
247.	Дорога к совхозу Тепличный (примыкает к ул. Украинская, 14а)	222		222		1-2	менее 100	менее 30	30-40
248.	ул. Аграрная	878	402	476		1-2	1223	28	30-40
249.	ул. Плодородная	605	186	419		1-2	менее 100	менее 30	30-40
250.	ул. Пригородная	606	189	417		1-2	менее 100	менее 30	30-40
251.	ул. Магистральная	597	137	460		1-2	менее 100	менее 30	30-40
252.	Проезд N 1 (выезд на ул. Ленина)	391	391			1-2	менее 100	менее 30	30-40
253.	Проезд N 2	321		321		1-2	менее 100	менее 30	30-40
254.	проезд Еланский	844	50	794		1-2	менее 100	менее 30	30-40
255.	ул. Жемчужная	220	180	40		1-2	менее 100	менее 30	30-40

№	Наименование автомобильной дороги	Протя- женно сть всего,	Из нее по материалу дорожного полотна, м		Наличие искусственных сооружений (мостов, путепроводов), единиц	Число полос движе- ния	Интенсивнос- ть движения, автомобилей в час пик	Уров- ень загру- зки,	Расчет- ная скорос- ть км/
256.	пер. Новостроевский	192		192		1-2	менее 100	менее 30	30-40
257.	пер. Посадский	861	40	821		1-2	2584	39	30-40
258.	пер. Танковый	254		254		1-2	440	23	30-40
259.	ул. им. Н.И.Крылова	564	221	343		1-2	440	23	30-40
260.	ул. Кладовая	660	660			1-2	1356	32	30-40
261.	пер. Невский	180		180		1	менее 100		30-40
262.	ул. им. М.В.Алимова	210		210		1-2	менее 100		30-40
263.	бульвар Освободителей	190		190		2	менее 100		30-40
264.	ул. 79-й Сахалинской дивизии	360		360		2	менее 100		30-40
265.	ул. Героическая	770		770		1-2	менее 100		30-40
266.	ул. Крейсер Новик	320		320		1-2	менее 100		30-40
267.	ул. Звонкая	340		340		1	менее 100		30-40
268.	ул. Буссе	350		350		1-2	менее 100		30-40
269.	ул. Прибрежная	530		530		1-2	менее 100		30-40
270.	Автомобильная дорога "Проспект Мира"	10926	10926			4	3583	45	
	п/р Ново-Александровск	16295	6404	9891			менее 100		
271.	ул. Восточная	1001	583	418	1	1-2	2524	23	30-40
272.	пер. Горького	881	881			1-2	2524	52	70
273.	пер. Железнодорожный	639	639			1-2	1764	26	70
274.	ул. 2-я набережная	887	887			2	972	15	70
275.	ул. 30 лет Победы	671	671			2	929	20	70
276.	ул. 3-я Строительная	665	665		1	1-2	1202	22	30-40
277.	ул. Ватутина	423		423		1-2	менее 100	менее 30	30-40
278.	пер. Гоголя	418	21	397			326	16	30-40



№	Наименование автомобильной дороги	Протяженность всего,	Из нее по материалу дорожного полотна, м		Наличие искусственных сооружений (мостов, путепроводов),	Число полос движения	Интенсивность движения, автомобилей в час пик	Уровень загрузки,	Расчетная скорость км/
279.	ул. Дежнева	127		127		1-2	388	21	30-40
280.	ул. 3-я Заречная	163		163		1-2	357	16	30-40
281.	ул. Заводская	445		445		1-2	1387	75	30-40
282.	ул. 1-я Институтская	723	207	516		1-2	357	12	30-40
283.	ул. 2-я Институтская	440	169	271		1-2	357	15	30-40
284.	ул. 3-я Институтская	1085	184	901		1-2	357	9	30-40
285.	пер. Институтский	760		760		1-2	327	9	30-40
286.	ул. Калинина	616		616		1-2	357	8	30-40
287.	ул. 2-я Комсомольская	547	547			1-2	929	47	30-40
288.	ул. Ключевская	538		538		1-2	1019	55	30-40
289.	пер. Ключевской	155		155	1	1-2	менее 100	менее 30	30-40
290.	пер. А.Матросова	1271	208	1063		1-2	1019	45	30-40
291.	пер. Мичурина	216	216			1-2	929	33	30-40
292.	ул. Науки	679	508	171		1-2	1505	43	30-40
293.	ул. Октябрьская	132		132		1-2	533	15	30-40
294.	пер. Почтовый	104		104		1-2	1019	59	30-40
295.	ул. Советская	772	18	754		1-2	1387	44	30-40
296.	пер. Чехова	267		267		1-2	326	16	30-40
297.	Дорога на кладбище	910		910	1	1-2	менее 100	менее 30	30-40
298.	ул. Кубанская	150		150		1-2	1019	59	30-40
299.	ул. Скрипичная	150		150		1-2	менее 100	менее 30	30-40
300.	ул. Саянская	460		460		1-2	менее 100	менее 30	30-40

№	Наименование автомобильной дороги	Протя- женно сть всего,	Из нее по		Наличие искусственных сооружений (мостов, путепроводов), единиц	Число полос движе- ния	Интенсивнос- ть движения, автомобилей в час пик	Уров- ень загру- зки, %	Расчет ная скорос- ть км/ ч
			материалу дорожного полотна, м						
	п/р Хомутово	2158	12556	2960 2			менее 100		
301.	ул. 4-ая Железнодорожная	1207	1207			1-2	менее 100	0,4	30-40
302.	ул. 4-ая Заречная	2105	634	1471	1	1-2	385	9	30-40
303.	ул. 2-я Центральная	2438	2210	228	1	1-2	557	12	30-40
304.	ул. Шоссейная	2571	887	1684	1	2	100	1	40
305.	Автодорога от пр. Мира к кладбищенскому комплексу N 3	300	300			1-2	менее 100	мене е 30	30-40
306.	ул. Автомобильная	613	387	226		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
307.	ул. Ариран	265	27	238		1-2	385	17	30-40
308.	пер. Ариран	320	44	276		1-2	385	17	30-40
309.	ул. В.Атласова	1168		1168		1-2	296	15	30-40
310.	ул. Весенняя	473	72	401		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
311.	пер. Вербный	170		170		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
312.	пер. Вишневый	264	30	234		1-2	971	54	30-40
313.	ул. Вл.Высоцкого	460	431	29		1-2	388	21	30-40
314.	ул. Взлетная	564		564		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
315.	пер. Грибной	146		146		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
316.	пер. Грушевый	240		240		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
317.	ул. 1-ая Дежнева	430	20	410		2	296	15	30-40
318.	ул. 1-я Дружбы	1065		1065		1-2	1739	47	30-40

№	Наименование автомобильной дороги	Протя- женно сть всего,	Из нее по материалу дорожного полотна, м		Наличие искусственных сооружений (мостов, путепроводов),	Число полос движе- ния	Интенсивнос- ть движения, автомобилей в час пик	Уров- ень загру- зки,	Расчет- ная скорос- ть км/
319.	ул. Ермака	484	21	463		1-2	388	21	30-40
320.	ул. Журавлиная	909	288	621		1-2	728	40	30-40
321.	пер. 2-й Железнодорожный	130		130		1-2	100	мене е 30	30-40
322.	пер. 2-й Заречный	2292		2292		1-2	295	мене е 30	30-40
323.	ул. 3-я Зеленая	500		500		1-2	100	2	30-40
324.	ул. Искателей	138		138			менее 100	мене е 30	30-40
325.	ул. Июльская	1301		1301		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
326.	пер. 1-й Корсаковский	664	145	519		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
327.	ул. Кунаширская	400	16	384		1-2	400	25	30-40
328.	ул. Лаперуза	395	395			1-2	388	21	30-40
329.	ул. Лебяжий угол	807	807			1-2	488	26	30-40
330.	ул. 2-я Луговая	510		510		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
331.	ул. 3-я Набережная	646	399	247		1-2	2626	24	30-40
332.	ул. 3-я Новая	1526		1526		1-2	296	15	30-40
333.	бульвар Новосельский	703	41	662		1-2	2005	22	30-40
334.	ул. 1-ая Октябрьская	2454	2454			2	2373	32	40
335.	ул. 1-я Российская	443		443		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
336.	пер. 2-й Рябиновый	251		251		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
337.	ул. С.Разина	360	16	344		1-2	388	21	30-40

№	Наименование автомобильной дороги	Протя- женно сть всего,	Из нее по материалу дорожного полотна, м	Наличие искусственных сооружений (мостов, путепроводов),	Число полос движе- ния	Интенсивнос- ть движения, автомобилей в час пик	Уров- ень за- грузки, %	Расчет- ная скорос- ть км/
338.	пер. Рождественский	383		383		1-2	100	30-40
339.	ул. Ракетная	479		479		1-2	менее 100	30-40
340.	пер. Рубиновый	285		285		1-2	менее 100	30-40
341.	ул. Академика А.Д.Сахарова	461	19	442		1-2	менее 100	30-40
342.	ул. Славянская	674		674		1-2	728	30-40
343.	ул. 1-ая Славянская	112		112		1-2	296	30-40
344.	ул. Соловьиная	651	40	611		2	728	70
345.	ул. Солнечная	202		202		1-2	менее 100	30-40
346.	ул. Фламинго	652	40	612		1-2	728	30-40
347.	ул. Флагманская	310	26	284		1-2	менее 100	30-40
348.	ул. Охотская	250	20	230		1-2	728	30-40
349.	ул. 1-я Зимняя	471	240	231		1-2	менее 100	30-40
	из нее участки						менее 100	
	ул. Зимняя N 1	250	19	231		1-2	менее 100	30-40
	ул. Зимняя N 2	221	221			1-2	менее 100	30-40
350.	ул. Южная	241	19	222		1-2	971	30-40
351.	ул. Островная	868		868		1-2	100	30-40
352.	ул. Оленья горка	711	443	268		1-2	1560	30-40
353.	пер. 2-й Луговой	376		376		1-2	100	30-40

№	Наименование автомобильной дороги	Протяженность всего, м	Из нее по материалу дорожного полотна, м		Наличие искусственных сооружений (мостов, путепроводов),	Число полос движения	Интенсивность движения, автомобилей в час пик	Уровень загрузки, %	Расчетная скорость км/ч
354.	ул. Нефтяников	432		432		1-2	менее 100	менее 30	30-40
355.	пер. Охотский	120		120		1-2	менее 100	менее 30	30-40
356.	ул. Сергиевская	215		215		1-2	менее 100	менее 30	30-40
357.	ул. Рябиновая	190		190		1-2	менее 100	менее 30	30-40
358.	пер. Лаперуза	145	21	124		1-2	менее 100	менее 30	30-40
359.	пер. Ромашковый	215	11	204		1-2	менее 100		30-40
360.	ул. Радужная	1387	227	1160		1-2	171	7	30-40
	из нее участки						менее 100		
	ул. Радужная, 1	224	18	206		1-2	менее 100		30-40
	ул. Радужная, 2	371	18	353		1-2	менее 100		30-40
	ул. Радужная, 3	380	173	207		1-2	менее 100		30-40
	ул. Радужная, 4	412	18	394		1-2	менее 100		30-40
361.	ул. имени Ивана Павловича Батунова	407	407			1-2	488	13	40
362.	пер. Оградный	516		516		1-2	100	1	30-40
363.	ул. Веселая	326	54	272		1-2	2344	30	30-40
364.	пер. 1-ый Земледельческий	214		214		1-2	296	15	30-40
365.	пер. Цветочный	618		618		1-2	412	22	30-40
366.	ул. Таежная	171		171		1-2	менее 100	менее 30	30-40
367.	пер. Рублевый	158	158			1-2	менее 100	менее 30	30-40

№	Наименование автомобильной дороги	Протяженность всего,	Из нее по материалу дорожного полотна, м		Наличие искусственных сооружений (мостов, путепроводов), единиц	Число полос движения	Интенсивность движения, автомобилей в час пик	Уровень загрузки,	Расчетная скорость км/
368.	пер. Уютный	206		206		1-2	менее 100	менее 30	30-40
	с. Синегорск, с. Санаторное	4117	3293	824			менее 100		
369.	ул. Горная	404	176	228		1-2	1269	52	30-40
370.	ул. Коммунистическая	2300	2000	300	2	1-2	менее 100	менее 30	70
371.	ул. Первомайская	259	259			1-2	менее 100	менее 30	30-40
372.	ул. Шахтерская	489	489		1	1-2	менее 100	менее 30	30-40
373.	ул. Южная	296		296		1-2	менее 100	менее 30	30-40
374.	до разворотной площадки в с. Санаторное и вдоль д/сада	369	369			1-2	менее 100	менее 30	30-40
	с. Ключи	6883	2786	4097			менее 100		
375.	ул. Советская	3077	2206	871		2	менее 100		70
376.	ул. Колхозная	176		176		1-2	менее 100		30-40
377.	ул. Геофизическая	878	142	736		1-2	менее 100	менее 30	30-40
378.	ул. Тихорецкая	1950	238	1712		1-2	менее 100	менее 30	30-40
379.	ул. Альпийская	248		248		1-2	менее 100	менее 30	30-40
380.	ул. им. Г.Г.Светецкого	354		354		1-2	менее 100	менее 30	30-40
381.	ул. им. Сидорова	200	200			1-2	менее 100	менее 30	30-40

№	Наименование автомобильной дороги	Протяженность всего,	Из нее по материалу дорожного полотна, м	Наличие искусственных сооружений (мостов, путепроводов), единиц	Число полос движения	Интенсивность движения, автомобилей в час пик	Уровень загрузки, %	Расчетная скорость км/ч
	с. Новая Деревня	10531	10531			менее 100		
382.	ул. Торговая	1080	1080		1-2	270	6	30-40
383.	ул. Новая	550	550		1-2	менее 100	менее 30	30-40
384.	ул. Парковая	1084	1084		1-2	270	12	30-40
385.	пер. Центральный	680	680		1-2	менее 100	менее 30	30-40
386.	ул. Спасская	235	235		1-2	менее 100	менее 30	30-40
387.	ул. Надежды	1122	1122		1-2	менее 100	менее 30	30-40
388.	ул. Фермерская	170	170		1-2	менее 100	менее 30	30-40
389.	ул. Охинская	1560	1560		1-2	менее 100	менее 30	30-40
390.	ул. Фестивальная	921	921		1-2	менее 100	менее 30	30-40
391.	ул. Правобережная	831	831		1-2	менее 100	менее 30	30-40
392.	ул. Торговая от а/д Южно-Сахалинск - Синегорск	387	387	6	1-2	менее 100	менее 30	30-40
393.	пер. Петровский	357	357		1-2	менее 100		
394.	пер. Восток	434	434		1-2	менее 100	менее 30	30-40
395.	пер. Крайний	411	411		1-2	менее 100	менее 30	30-40
396.	ул. им. Д.Г.Пономарева	709	709		1-2	менее 100	менее 30	30-40

№	Наименование автомобильной дороги	Протя- женно сть всего, м	Из нее по материалу дорожного полотна, м	Наличие искусственных сооружений (мостов, путепроводов),	Число полос движе- ния	Интенсивнос- ть движения, автомобилей в час пик	Уров- ень загру- зки, %/30	Расчет- ная скорос- ть км/ ч
397.	а/д ул. Холмская - Кладбищенский Комплекс N 2	4922	4922	4	2	менее 100	мене е 30	70-80
	в том числе по участкам					менее 100		
	ул. Памятная (Кирпичный завод - п/л "Ласточка")	3118	3118		1-2	2532	18	
	Подъезд на кладбищенский комплекс N 2	1804	1804		1-2	менее 100		
	с. Дальнее, с. Елочки	14574	8284	6290		менее 100		
398.	ул. Гвардейская	312		312		менее 100	мене е 30	30-40
399.	ул. 1-ая Московская	937	937		2	1490	15	40
400.	ул. Московская	539	539		2	618	11	30-40
401.	ул. Новая	346	346		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
402.	ул. Октябрьская	490	490		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
403.	ул. Монетная	300	300		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
404.	ул. Студенческая	677	389	288	1-2	533	14	30-40
405.	ул. Садовая	859	398	461	1-2	менее 100	мене е 30	30-40
406.	ул. Солнечная	325		325	1-2	менее 100	мене е 30	30-40
407.	ул. Советская	540		540	1-2	менее 100		30-40
408.	ул. Парниковая	576	248	328	1-2	884	20	30-40
409.	ул. Рассветная	777	682	95	2	618	21	40
410.	ул. Речная	997	233	764	1-2	618	35	30-40



№	Наименование автомобильной дороги	Протяженность всего,	Из нее по материалу дорожного полотна, м		Наличие искусственных сооружений (мостов, путепроводов), единиц	Число полос движения	Интенсивность движения, автомобилей в час пик	Уровень загрузки,	Расчетная скорость км/
411.	ул. Энтузиастов	387		387		1-2	менее 100	менее 30	30-40
412.	пер. Школьный	122	32	90		1-2	менее 100	менее 30	30-40
413.	ул. Ближняя	215	215			1-2	1766	39	30-40
414.	ул. Алых роз	540	540			2		70-100	40
415.	ул. имени Г.В.Шебунина	378	378			1-2	менее 100	менее 30	30-40
416.	ул. Луговая	540	65	475		1-2	менее 100	менее 30	30-40
417.	ул. Ромашковая	89		89		1-2	менее 100	менее 30	30-40
418.	ул. Фиалковая	304	42	262		1-2	менее 100	менее 30	30-40
419.	ул. Звездная	225	31	194		1-2	менее 100	менее 30	30-40
420.	ул. Крымская	637	637			1-2	150	4	30-40
421.	ул. Большая полянка	964	774	190		2	970	21	40
422.	ул. Байкальская	628	628			1	167	4	
423.	ул. Музейная	255	255			2	1039	39	30-40
424.	проезд от ул. Холмской до ул. им. Б.П.Полевого	600	380	220		1-2	менее 100	менее 30	30-40
425.	ул. им. Б.П.Полевого	300		300		1-2			30-40
426.	пер. Дачный	188		188		1-2			
427.	Дорога Елочки нижние - Елочки верхние	782		782		1-2			
	п/р Луговое	12830	6868	5962					30-40

№	Наименование автомобильной дороги	Протя- женно сть всего,	Из нее по материалу дорожного полотна, м		Наличие искусственных сооружений (мостов, путепроводов),	Число полос движе- ния	Интенсивнос- ть движения, автомобилей в час пик	Уров- ень загру- зки,	Расчет- ная скорос- ть км/
428.	ул. Гайдука	1254	1254			1-2	1739	38	30-40
429.	ул. 2-я Железнодорожная	1141	657	484	1	1-2	1489	менее 30	30-40
430.	ул. 2-я Заречная	922	922		1	1-2	1542	22	30-40
431.	ул. 2-я Набережная	940	67	873		1-2	342	7	30-40
432.	ул. Комарова	768	670	98		1-2	1736	31	30-40
433.	ул. Красная Речка	1379	875	504		1-2	303	2	30-40
434.	ул. 2-я Пионерская	1160	562	598	1	1-2	менее 100	менее 30	30-40
435.	ул. 2-я Строительная	159		159		1-2	1202	22	30-40
436.	ул. 2-я Северная	510	510			1-2	1739	35	30-40
437.	ул. Юбилейная	1180	1180			1-2	303	7	30-40
438.	ул. Гагарина	171	171			1-2	297	15	30-40
439.	ул. 2-ая Зеленая	170		170		1-2	606	34	30-40
440.	ул. 2-я Новая	733		733		1-2	303	6	30-40
441.	ул. Речная	250		250		1-2	менее 100	менее 30	30-40
442.	ул. Мечты	975		975		1-2	1417	28	30-40
443.	ул. Сиреневая	706		706		1-2	менее 100	менее 30	30-40
444.	пер. Светлый	160		160		1-2	менее 100	менее 30	30-40
445.	ул. Известковая	152		152		1-2	менее 100	менее 30	30-40
446.	пер. Калиновый	100		100		1-2	менее 100	менее 30	30-40
	с. Березняки	21914	2620	1929					30-40

№	Наименование автомобильной дороги	Протя- женно сть всего, м	Из нее по материалу дорожного полотна, м		Наличие искусственных сооружений (мостов, путепроводов),	Число полос движе- ния	Интенсивнос- ть движения, автомобилей в час пик	Уров- ень загру- зки, %	Расчет- ная скорос- ть км/ ч
				4					
447.	ул. Зеленая	1043	1043			1-2	777	14	30-40
448.	ул. Крайняя	278	278			1-2	3583	54	30-40
449.	ул. Речная	909	909			1-2	менее 100	мене е 30	30-40
450.	ул. Новая	998		998		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
451.	ул. Брянская	654		654		1-2	309	8	30-40
452.	ул. Железнодорожная	1777	46	1731		1-2	3622	46	30-40
453.	ул. Лесная	703	262	441		1-2	3403	32	30-40
454.	ул. Школьная	272		272		1-2	533	14	30-40
455.	ул. Цветочная	232		232		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
456.	ул. Центральная	1075		1075	1	1-2	101.97	12	30-40
457.	ул. 5-й километр	615	52	563		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
458.	ул. Садовая	1319		1319		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
459.	ул. Новоселов	1021		1021		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
460.	ул. Тополиная	545		545		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
461.	ул. Красных зорь	505		505		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
462.	ул. Черемуховая	1125		1125		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
463.	ул. Фронтových бригад	180		180		1-2	менее 100	мене	30-40

№	Наименование автомобильной дороги	Протя- женно сть всего, м	Из нее по материалу дорожного полотна, м		Наличие искусственных сооружений (мостов, путепроводов),	Число полос движе- ния	Интенсивнос- ть движения, автомобилей в час пик	Уров- ень загру- зки, %	Расчет ная скорос- ть км/ ч
464.	ул. Дружинников	300		300		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
465.	ул. Кружевная	270		270		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
466.	ул. им. П.Г.Дюкарева	157		157		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
467.	пер. Приветливый	272		272		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
468.	ул. Березовая	2249	30	2219		1-2	564	12	30-40
469.	ул. Депутатская	1973		1973		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
470.	ул. им. Т.А.Почтарева	162		162		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
471.	ул. Багровая	900		900		1-2			30-40
472.	ул. Автодорожная	200		200		1-2			30-40
473.	ул. Зенитная	300		300					30-40
474.	ул. им. М.Р.Хасаншина	400		400		1-2			30-40
475.	ул. им. В.И.Шороховой	500		500		1-2			30-40
476.	ул. Пилотная	300		300					30-40
477.	ул. им. А.А.Шепарева	400		400		1-2			30-40
478.	ул. Ударника	100		100					30-40
479.	переулок Выездной с. Старорусское	180 5644		180 4721					30-40
480.	ул. Железнодорожная	948	222	726		1-2	757.76	47	30-40
481.	ул. Зеленая	148		148		1-2	606	34	30-40
482.	ул. Новая	462		462		1-2	менее 100	мене	30-40

№	Наименование автомобильной дороги	Протя- женно сть всего, м	Из нее по		Наличие искусственных сооружений (мостов, путепроводов),	Число полос движе- ния	Интенсивнос- ть движения, автомобилей в час пик	Уров- ень загру- зки, %/30	Расчет- ная скорос- ть км/ ч
			материалу дорожного полотна, м						
483.	ул. Набережная	412		412		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
484.	ул. Остановочная	557	557			1-2	553	12	30-40
485.	ул. Школьная	500		500		1-2	менее 100	мене е 30	30-40
486.	ул. Центральная	1427	144	1283	1	1-2	101.97	12	30-40
487.	Дорога на кладбищенский комплекс	1190		1190		1-2			30-40
	Подъездные пути к садоводческим и дачным некоммерческим товариществам	23363	290	2307 3		1-2			30-40
488.	Подъездной путь в западном, северо- западном направлении от автомобильной дороги Южно-Сахалинск - Синегорск (км 14+261 м) до железнодорожной станции Новодеревенское	7880		7880	1	1-2			30-40
489.	г. Южно-Сахалинск, в восточном, северо- восточном направлении от автомобильной дороги Южно-Сахалинск - Синегорск (км 16+864 м)	4642		4642		1-2			30-40
490.	п/р Ново-Александровск, в северном, северо- восточном направлении от ул. 2-я Красносельская до СНТ "Тимирязевское"	2470	240	2230		1-2			30-40
491.	подъездной путь в северном, северо- западном направлении от ул. Лермонтова, км 2+623	926	15	911		1-2			30-40
492.	подъездной путь в северном, северо- западном направлении от ул. Лермонтова, км 3+280	928		928		1-2			30-40

№	Наименование автомобильной дороги	Протяженно сть всего,	Из нее по материалу дорожного полотна, м		Наличие искусственных сооружений (мостов, путепроводов), единиц	Число полос движе ния	Интенсивнос ть движения, автомобилей в час пик	Уров ень загру зки, %	Расчет ная скорос ть км/ ч
493.	подъездной путь в северном, северо-западном направлении от ул. Лермонтова, км 3+681	3094	35	3959		1-2			90-40
494.	подъездной путь в северном, северо-западном направлении от ул. Лермонтова, км 3+681+210 м	1125		1125		1-2			30-40
495.	подъездной путь, примыкающий с северо-западной стороны к автомобильной дороге ул. Холмская - кладбищенский комплекс N 2	948		948		1-2			30-40
496.	подъездной путь с ул. Зимы к СНТ "Лесник"	450		450		1-2			30-40
497.	ул. Священномученика Илариона Троицкого	314	314			2	563	32	30-40
498.	ул. Горнолыжная	508	508			1-2	567	14	30-40

В утренний период наибольшая интенсивность отслеживается в следующих узлах:

- ул. Холмская – дорога из Дальнего;
- ул. Алексея Максимовича Горького – ул. Тихоокеанская;
- ул. Алексея Максимовича Горького – просп. Победы;
- ул. Ленина – ул. И.П. Фархутдинова;
- просп. Мира – ул. И.П. Фархутдинова.

Узлы с минимальным значением интенсивности (менее 1000 ТС/час):

- Северный въезд в город (64Н-1 2-я Хабаровская ул.);
- 2-я Хабаровская ул. – 30 лет Победы ул.;
- Ключевская ул. (Советская) – Ключевской пер. (угол);
- въезд в город из Ключи у Новой деревни (Т-образный перекресток);
- Лермонтова (А-392) – 64А-8.

В вечерний период наибольшая интенсивность отслеживается в следующих точках:

- ул. Ленина – ул. Пуркаева;
- ул. Алексея Максимовича Горького – просп. Победы;
- ул. Ленина – ул. И.П. Фархутдинова;
- просп. Мира – ул. И.П. Фархутдинова.

Узлы с минимальным значением интенсивности:

- 2-я Хабаровская ул. – 30 лет Победы ул.;
- Ключевская ул. (Советская) – Ключевской пер. (угол);
- въезд в город из Ключи у Новой деревни (Т-образный перекресток);
- ул. 1-я Октябрьская – ул. Ивана Куропатко.

Наиболее загруженные узлы и узлы, работающие на пределе пропускной способности, сконцентрированы в центральной части города - пересечения с Коммунистическим проспектом улиц Ленина, Комсомольская, Горького, Проспекта Мира. Наиболее загруженные направления – меридиональные (Железнодорожная улица, улица Ленина, Проспект Мира, Комсомольская улица, улица Горького). Можно выделить несколько причин ограничения пропускной способности в узлах:

- совмещение прямого и поворотного направления в одной полосе с необходимостью поворота на «просачивание»;
- уменьшение количества полос для прямого движения перед перекрестком за счет организации полос только для поворотных направлений при низкой интенсивности поворотных направлений;
- несовершенство светофорного регулирования.

Распределение доли каждого вида транспорта на узлах замеров в пиковые и межпиковые периоды представлено в Таблицах 7.2, 7.3

Таблица 7.2 Распределение транспортного потока по видам на узлах замеров в утренний пик (7:30 – 8:30)

Номер узла замера	Наименование узла замера	Легковые, %	Грузовые, %	Автобусы, %
1	Северный въезд в город (64Н-1 2-я Хабаровская ул.)	79,7	15,8	4,5
2	2-я Хабаровская ул. – 2-я Красносельская ул.	82,7	6,7	10,6
3	2-я Хабаровская ул. – 30 лет Победы ул.	76,6	17,0	6,4
4	2-я Хабаровская ул. – Горького пер.	85,5	6,8	7,7
5	Горького пер. – Советская ул.	81,9	13,2	5,0
6	Ключевская ул. (Советская) – Ключевской пер. (угол)	93,9	1,5	4,5
7	Въезд в город из Ключи у Новой деревни (Т-образный перекр.)	89,7	3,4	6,9
8	Дружбы ул. – 2-я Заречная ул.	88,8	5,4	5,8
10	2-я Хабаровская ул. – Лесная ул.	92,3	6,2	1,4
11	Дружбы ул. – Лесная ул.	90,7	6,3	3,0
12	Примыкание к Дружбы ул. (Лесная) дорога из пос. Дальнее	86,4	7,2	6,5
13	Ул. Холмская – дорога из Дальнего	85,1	11,2	3,7
14	Ленина ул. – Украинская ул.	84,6	3,0	12,4
15	Мира пр-т – Украинская ул.	93,8	2,9	3,3
16	Мира пр-т – Крайняя ул.	93,0	1,9	5,1
17	Ленина - Транзитная	85,9	8,6	5,5
20	Ул. Холмская - Транзитная	81,9	16,1	2,0
21	Ул. Холмская - Памятная	85,5	9,3	5,2
22	Ул. Холмская - Сахалинская	81,8	12,1	6,1
24	Сахалинская - Железнодорожная	89,0	3,0	8,0
26	Сахалинская - Ленина	92,4	4,1	3,5
26а	Ул. Сахалинская – ул. Д.Н. Крюкова	91,1	2,5	6,4
27	Сахалинская - Мира	94,2	1,2	4,6
28	Сахалинская – Комсомольская	94,2	1,9	3,9
30	Ленина – Коммунистический	67,9	20,6	11,6
31	Пр-т Мира – Коммунистический пр-т	95,1	2,0	3,0
32	Коммунистический - Комсомольская	91,0	4,4	4,6
33	Коммунистический -Горького	95,1	2,5	2,5
34	Горького - Тихоокеанская	92,2	2,8	5,0
35	Комсомольская – тихоокеанская	76,8	12,8	10,4
36	Мира - Тихоокеанская	82,0	9,5	8,5
38	Железнодорожная – Деповская	96,7	3,1	0,2
39а	Ул. Ленина	88,4	1,7	9,8
39б	Ул. Амурская 65	95,5	3,8	0,8
40	Железнодорожная – Победы пр-т	92,5	3,1	4,4
41	Ленина – Победы пр-т	92,7	4,1	3,2
42	Мира – пр-т Победы	90,2	5,0	4,9
42а	Пр-т Мира	93,3	2,2	4,5



Номер узла замера	Наименование узла замера	Легковые, %	Грузовые, %	Автобусы, %
42б	Пр-т Победы	90,1	2,0	7,9
43	Комсомольская - Победы	92,1	3,5	4,5
44	Горького – Победы	86,9	2,8	10,3
46	Ул. Ленина – ул. Пограничная	95,4	1,3	3,3
47	Пр-т Мира – ул. Пограничная	92,8	2,8	4,5
51	Комсомольская – А.О. Емельянова	91,3	1,9	6,8
52	Горького – А.О. Емельянова	96,5	0,9	2,6
53	Железнодорожная – Пуркаева	94,5	3,3	2,1
54	Ул. Ленина – ул. Пуркаева	87,6	6,4	6,0
54а	Ул. Ленина, д. 325	90,8	2,6	6,6
54б	Ул. Ленина, д. 329	91,5	2,6	5,9
55	Пр-т Мира – ул. Пуркаева	91,5	2,1	6,4
55а	Пр-т Мира, д.420	89,1	1,5	9,4
56	Ул. Комсомольская – ул. Пуркаева	91,7	2,3	6,0
57	Ул. Горького – ул. Пуркаева	95,3	4,0	0,7
58	Лермонтова (А-392) – 64А-8	77,8	13,3	8,9
59	Центральная (Лермонтова) – примыкание от пос. Флора, Рябинка	86,8	8,7	4,5
60	Центральная – Новотроицкая	86,5	10,1	3,4
62	Комсомольская – Есенина	97,5	2,2	0,3
63	Ленина – Больничная	96,4	3,1	0,5
64	Пр-т Мира – ул. Больничная	93,3	1,7	5,0
64а	Пр-т Мира, д.377	90,8	1,7	7,6
70	1-я Октябрьская – И.П. Фархутдинова	92,9	5,6	1,5
71	Ленина – И.П. Фархутдинова	87,0	11,0	2,0
72	Мира – И.П. Фархутдинова	92,1	2,6	5,2
73	Ленина – Мира	82,9	12,5	4,6
74	1-я Октябрьская – Ивана Куропатко	93,7	1,6	4,7
75	Мира – Ивана Куропатко	90,2	8,4	1,3
76	Мира – 4-я Железнодорожная	80,9	17,7	1,4
77	Мира – 1-й Корсаковский	85,3	14,7	0,0

Таблица 7.3 Распределение транспортного потока по видам на узлах замеров в вечерний пик (17:30 - 18:30)

Номер узла замера	Наименование узла замера	Легковые, %	Грузовые, %	Автобусы, %
1	Северный въезд в город (64Н-1 2-я Хабаровская ул.)	82,7	14,7	2,7
2	2-я Хабаровская ул. – 2-я Красносельская ул.	84,4	7,0	8,4
3	2-я Хабаровская ул. – 30 лет Победы ул.	0,0	0,0	11,9
4	2-я Хабаровская ул. – Горького пер.	87,6	6,3	6,1
5	Горького пер. – Советская ул.	83,3	11,7	5,0
6	Ключевская ул. (Советская) – Ключевской	95,2	3,6	1,2

Номер узла замера	Наименование узла замера	Легковые, %	Грузовые, %	Автобусы, %
	пер. (угол)			
7	Въезд в город из Ключи у Новой деревни (Т-образный перекр.)	92,6	7,4	0,0
8	Дружбы ул. – 2-я Заречная ул.	88,1	6,9	1,6
10	2-я Хабаровская ул. – Лесная ул.	87,0	11,8	1,0
11	Дружбы ул. – Лесная ул.	88,6	8,8	1,4
12	Примыкание к ул. Дружбы (Лесная) дорога из пос. Дальнее	86,6	10,8	2,1
13	Ул. Холмская – дорога из Дальнего	84,7	11,5	3,8
14	Ленина ул. – Украинская ул.	92,0	2,3	3,6
15	Мира пр-т – Украинская ул.	89,9	8,0	1,5
16	Мира пр-т – Крайняя ул.	91,9	4,3	1,3
17	Ленина ул. - Транзитная ул.	90,3	5,4	2,6
20	Ул. Холмская - Транзитная ул.	81,9	16,1	2,0
21	Ул. Холмская - Памятная ул.	84,3	10,5	5,2
22	Ул. Холмская - Сахалинская ул.	92,0	5,6	1,3
24	Сахалинская ул.- Железнодорожная	96,4	0,5	2,6
26	Сахалинская ул.- Ленина	91,5	4,0	4,3
26а	Ул. Сахалинская – ул. Д.Н. Крюкова	90,4	6,5	1,8
27	Сахалинская ул.- Мира	92,5	2,9	3,8
28	Сахалинская ул.– Комсомольская	94,5	2,0	2,7
30	Ленина ул.– Коммунистический	61,4	28,6	9,8
31	Пр-т Мира – Коммунистический пр-т	90,4	6,7	2,1
32	Коммунистический - Комсомольская ул.	93,9	3,9	2,2
33	Коммунистический - ул. Горького	98,1	0,7	0,9
34	Горького ул.- Тихоокеанская ул.	90,8	4,1	4,6
35	Комсомольская ул.– Тихоокеанская ул.	80,0	11,6	7,1
36	Мира - Тихоокеанская ул.	80,7	10,0	8,6
38	Железнодорожная ул.– Деповская ул.	91,0	8,8	0,2
39а	Ул. Ленина	92,1	2,1	4,7
39б	Ул. Амурская 65	99,0	1,0	0,0
40	Железнодорожная ул.– Победы пр-т	94,6	4,3	1,1
41	Ленина ул.– Победы пр-т	94,4	4,3	1,2
42	Мира – пр-т Победы	92,5	3,3	2,1
42а	Пр-т Мира	95,7	1,1	1,3
42б	Пр-т Победы	90,5	3,5	4,2
43	Комсомольская ул.- Победы	92,6	3,9	3,0
44	Горького – Победы	96,2	0,9	2,1
46	Ул. Ленина – ул. Пограничная	95,0	3,3	1,8
47	Пр-т Мира – ул. Пограничная	93,6	1,9	3,4
51	Комсомольская – А.О. Емельянова	92,6	1,8	4,3
52	Горького – А.О. Емельянова	94,2	2,7	2,6
53	Железнодорожная – ул. Пуркаева	94,7	3,6	1,4
54	Ул. Ленина – ул. Пуркаева	95,1	2,1	2,6
54а	Ул. Ленина, д. 325	94,0	1,4	4,1
54б	Ул. Ленина, д. 329	94,3	1,7	3,8

Номер узла замера	Наименование узла замера	Легковые, %	Грузовые, %	Автобусы, %
55	Пр-т Мира – ул. Пуркаева	93,9	2,0	4,1
55а	Пр-т Мира, д.420	90,7	1,8	5,3
56	Ул. Комсомольская – ул. Пуркаева	95,6	0,9	3,1
57	Ул. Горького – ул. Пуркаева	93,4	5,2	1,4
58	Лермонтова (А-392) – 64А-8	88,9	7,8	1,1
59	Центральная (Лермонтова) – примыкание от пос. Флора, Рябинка	84,3	11,4	2,5
60	Центральная ул.– Новотроицкая ул.	88,9	7,9	2,4
62	Комсомольская ул. – Есенина ул.	95,8	2,7	1,3
63	Ленина ул.– Больничная ул.	97,3	2,3	0,5
64	Пр-т Мира – ул. Больничная	93,3	2,1	2,5
64а	Пр-т Мира, д.377	92,7	1,1	4,2
70	1-я Октябрьская – И.П. Фархутдинова	93,2	5,6	1,2
71	Ленина – И.П. Фархутдинова	94,8	3,5	1,5
72	Мира – И.П. Фархутдинова	92,8	1,8	3,8
73	Ленина – Мира	89,1	6,4	3,2
74	1-я Октябрьская – Ивана Куропатко	91,3	5,2	0,4
75	Мира – Ивана Куропатко	94,4	4,1	1,3
76	Мира – 4-я Железнодорожная	81,0	17,0	2,0
77	Мира – 1-й Корсаковский	92,6	7,4	0,0

Средняя скорость передвижения в утренний час пик составила: на автобусе – около 13 км в час, на легковом автомобиле – около 19 км в час, пешком – 4-5 км в час.

#### **5.АНАЛИЗ СОСТАВА ПАРКА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И УРОВНЯ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ В ГОРОДСКОМ ОКРУГЕ «ГОРОД ЮЖНО-САХАЛИНСК», ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ПАРКОВКАМИ (ПАРКОВОЧНЫМИ МЕСТАМИ)**

По состоянию на 01.01.2020 г. в городском округе «Город Южно-Сахалинск» по данным аналитического агентства «Автостат» насчитывается 103,8 тысяч автотранспортных средств, включая легковые автомобили, автобусы, грузовые автомобили и др. В том числе количество легковых автомобилей всех категорий составляет 74,0 тыс. ед. (71 % от всего парка автотранспортных средств). Из этого количества – 69,1 тыс. ед. (93%) являются автомобилями личной принадлежности (67% от всего парка автотранспортных средств).

Выполненные расчеты показали, что в настоящее время, при численности населения Городского округа 207,6 тыс. чел., уровень автомобилизации составляет:

- всех видов автотранспортных средств – 500 ед. на 1000 жителей;
- всех легковых автомобилей – 356 ед. на 1000 жителей;

- легковых автомобилей личной принадлежности – 333 ед. на 1000 жителей.

Результаты социологического опроса жителей городского округа «Город Южно-Сахалинск» показали, что примерно две трети населения в городе Южно-Сахалинск имеют автомобили в семье, в том числе четверть семей – имеет 2 и более автомобилей; четверть населения – не имеют автомобиля. На одну семью в среднем приходится 1 автомобиль.

Местами организованного хранения автомобилей обеспечены порядка 40% населения города; 60% автомобильного парка размещается на проезжих частях улиц, на тротуарах, газонах, площадках благоустройства и др.

Автомобилизация достигла того уровня, при котором острой проблемой становится нехватка парковочных мест, особенно в центре города. Из-за нехватки парковочных мест для временного хранения автомобилей большинство водителей используют для парковки улично-дорожную сеть, что приводит к образованию заторов, снижает уровень благоустройства территории и наносит ущерб окружающей среде. В центральной части города Южно-Сахалинска свободных территорий для строительства новых парковочных пространств практически не осталось, поэтому, следуя мировым тенденциям, происходит переход от бесплатных к платным парковочным местам в центре города в местах концентрации объектов притяжения.

На территории городского округа всего расположено 76828 мест временного хранения индивидуальных транспортных средств, в том числе возле жилых домов – 33596 мест, возле коммерческих зданий – 10662 места, вдоль дорог – 9263 места, возле административных и промышленных зданий – 15105 мест. Из них количество парковочных мест, размещенных с нарушением санитарных и пожарных норм, правил ПДД – 20465, без нарушений – 56363.

## **6.ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ, ВКЛЮЧАЯ АНАЛИЗ ПАССАЖИРОПОТОКА**

Наземный городской пассажирский транспорт (НГПТ) городского округа «Горд Южно-Сахалинск» в настоящее время представлен автобусами и легковыми такси. В настоящее время сеть муниципальных маршрутов регулярных перевозок включает в себя 41 круглогодичный маршрут, 2 маршрута, действующие в летний период. Парк автобусов, выполняющих перевозки по городу в будний день, составляет 295 транспортных средств, на перевозках пассажиров используются автобусы отечественного и зарубежного производства малой, средней и большой вместимости (Газель, Fiat Dukato, ПАЗ, ЛИАЗ).

Протяженность маршрутной сети общественного транспорта города Южно-Сахалинска составляет 153 км.

Пассажи́рские перевозки по муниципальным маршрутам в 2021 г. выполняли несколько перевозчиков различной форм собственности МУП «Транспортная компания», ИП Круглов В.М., ИП Муродбекзода Д., ИП Дин Р.Е., ИП Пузынин В.Ю., ИП Шабданбаева Н.Б.

Материально-техническая база предприятия оснащена местами для обслуживания, хранения и ремонта подвижного состава и имеет резерв для принятия дополнительного подвижного состава.

Имеющаяся транспортная инфраструктура не в полном объеме обеспечивает функционирование действующих автобусных маршрутов. Так, например, длины посадочных площадок остановочных пунктов не всегда соответствуют частотам движения маршрутов НГПТ. Это приводит к тому, что в некоторых случаях подвижной состав подаётся на посадку за пределами остановочных пунктов. Вследствие этого затрудняется движение прочего транспорта, создаются аварийные ситуации и снижается безопасность перевозок. В городе имеются остановочные пункты, не оборудованные павильонами ожидания и посадочными площадками. При этом посадка и высадка пассажиров осуществляется на обочине проезжей части. В городе отсутствуют отстойно-разворотные площадки с конечными станциями, которые необходимы для регулирования, межсменного отстоя подвижного состава и санитарно-бытового обслуживания водителей.

В рамках работы был проведен анализ доли отдельных маршрутов в обслуживании пассажиропотока в будний и выходной день.

Анализируя материалы натурного обследования, выполненного в 2020 году, можно определить наиболее загруженные и сделать следующие выводы:

- в будний день перевозится около 247 тыс. пассажиров;
- наиболее востребованными (пассажиропоток более 10 тыс. пасс) автобусными маршрутами являются: №№ 3, 10, 16, 18, 28пр, 45ч, 45пр, 62, 63, 67ч, 67пр, на которые суммарно приходится 62,5% общего объёма перевозок;
- наименее востребованными (пассажиропоток менее 1 тыс. пасс.) автобусными маршрутами являются: №№ 1, 8, 119, 177, 252, 22, 2ч, 2пр;
- наиболее загружены в выходной день те же маршруты, что и в будний, однако наибольший объем перевозок в выходной день обслуживает маршрут №63, а в будний – маршрут №3.

Полученные данные о регулярных маршрутах наземного пассажирского транспорта и наполняемости подвижного состава включены в транспортную модель.

Анализ наполняемости транспортных средств производился на основе данных полученных в ходе натурного обследования пассажиропотоков и последующей их обработки. Данные о наполнение подвижного состава представлены для каждого дня замера по каждому из перегонов для утреннего пикового (с 7:00 до 10:00), вечернего пикового (с 17:00 до 19:00) и межпикового периодов (периоды, не входящие в утренний и вечерний пики).

Так в ходе натурного обследования на 93,3% обследованных рейсов не выявлено превышение норм вместимости, рекомендуемых социальным стандартом, что говорит о высоком качестве обслуживания.

Анализируя данные можно сделать следующие выводы:

- среднесуточное наполнение подвижного состава маршрутов НГПТ в будний день составляет 19%, а в выходной день 12%;

- среднее наполнение в период максимальной нагрузки на маршруты НГПТ в будний день составляет 39%, а в выходной день 28%;

- среднесуточное наполнение подвижного состава маршрутов НГПТ в будний день не превышает критических значений, наиболее высокие значения наблюдаются на маршрутах №№ 12 (45%), 28ч (40%), 28пр (38%), 62 (33%);

- в выходной день среднесуточное наполнение подвижного состава маршрутов НГПТ ниже, чем в будний и не превышает критических значений;

- в периоды максимальной загрузки в будний день на автобусном маршруте №12 наблюдается критическое (более 100%) наполнение подвижного состава;

- средняя дальность поездки пассажиров в сети НГПТ составила 3,11 км.

На основе вышеперечисленного можно сделать вывод, что среднесуточное наполнение подвижного состава отвечает требованиям существующего социального стандарта качества обслуживания населения, при этом в периоды максимальной нагрузки (утренний и вечерний пиковые периоды) на маршруте №12 наблюдается рост нагрузки, и наполнение достигает критических значений (более 100%), что приводит к снижению качества обслуживания населения и безопасности перевозки.

Так же стоит отметить, что на 17 маршрутах наблюдается среднесуточное наполнение подвижного состава менее 20%, что говорит о неэффективности их работы.

Анализ данных по пассажиропотокам на перегонах между остановочными пунктами по маршрутам пассажирского транспорта показал основная нагрузка приходится на улицы: просп. Мира, ул. Ленина, ул. Сахалинскую, ул. Комсомольскую, просп. Победы.

В рамках работы был проведен анализ размещения остановочных пунктов на территории города Южно-Сахалинска и кратчайшие подходы к ним от различных объектов.

Анализ доступности ООСТ производился с учетом геоинформационных систем, позволяющих оценить зоны пешеходной доступности для каждого остановочного пункта и на основе оценки показателей качества, установленных существующими нормативно-правовыми актами, в том числе Социальным стандартом транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденного распоряжением Минтранса России от 31.01.2017 №НА-19-Р (далее – Стандарт).

Стоит отметить что есть несколько маршрутов, которые сегодня дублируют друг друга. Например, №71 и №10, а также №67 и №19 вместе с №20 (они дублируются где-то на 90%). Вместе с тем предстоит охватить курсирующим общественным транспортом те магистральные улицы города, где он сейчас не ходит (Хабаровская, Детская, Железнодорожная (от виадука до аэропорта), Пограничная, Украинская (от проспекта Мира до улицы Ленина).

Так в ходе проведенного анализа были выявлены территории, имеющие низкий уровень обслуживания общественным транспортом (пешеходный подход не соответствует существующему Стандарту).

К таким территориям относятся:

- дачные посёлки на западе городского округа (СНТ Коммунальник, Общепитовец-1, Дельфин, Труженик, Медик, Дорожник, Гвоздичка);
- Хомутово, Октябрьское;
- Старое кладбище;
- район ул. Деповской и Кирпичной;
- 22-й микрорайон;
- ул. Чехова.

Также слабая доступность общественного транспорта отмечается по отношению отдельных объектов МКД и ИЖС в разных частях города, в том числе в центральной части.

Стоит отметить, что превышение нормативных значений территориальной доступности ООТ для представленных территорий составляет не более 200 м.

Так коэффициент территориальной доступности ООТ для города Южно-Сахалинска не соответствует нормативам, что говорит о невысокой территориальной доступности ООТ и системы НГПТ города для населения.

В рамках настоящей работы была произведена оценка регулярности движения, основанная на выявление соблюдения установленного расписания (интервалов) движения маршрутов НГПТ. Фактический интервал движения определялся на основе данных натурных обследований, проводимых в рамках работы, установленный интервал движения определялся на основе данных расписаний, представленных в официальных реестрах, в случае отсутствия данных интервалов интервал определялся расчетным путем.

В ходе анализа данных натурных обследований было выявлено, что фактический интервал движения транспортных средств не имеет четко выраженных значений и имеет стохастический характер со значениями, в пиковый период значительно превышающими установленные интервалы движения, что говорит о низкой надежности сети НГПТ Южно-Сахалинска.

Несоблюдение установленных расписаний (интервалов) движения вызвано, тем, что трассы маршрутов проходят по участкам улично-дорожной сети с высоким уровнем загрузки, в результате чего происходит снижение

скорости движения по ним, а соответственно и рост времени проезда, а также несоблюдением расписания движения перевозчиками на маршрутах общественного транспорта, в том числе в вечерние и ночные часы.

Основными проблемами функционирования НГПТ г. Южно-Сахалинска являются:

- несоответствие типа подвижного состава по вместимости выполняемой им транспортной работе, что приводит к значительной перегрузке остановочных пунктов из-за превышения допустимой частоты движения через них;

- дублирование маршрутов НГПТ, что также приводит к значительной перегрузке остановочных пунктов из-за превышения допустимой частоты движения через них;

- изношенность помещений и оборудования для технического обслуживания и хранения подвижного состава;

- недостаточная пропускная способность действующей улично-дорожной сети;

- недостаточное количество регулируемых пешеходных переходов на основных магистралях города;

- недостаточное количество павильонов ожидания, информации о работе и трассах следования маршрутов и т.д.;

- наличие территорий, имеющих низкий уровень обслуживания общественным транспортом (удаленность остановочных пунктов по маршруту, жилые территории вне нормативной пешеходной доступности от остановочных пунктов общественного транспорта).

## **7.ХАРАКТЕРИСТИКА УСЛОВИЙ ПЕШЕХОДНОГО И ВЕЛОСИПЕДНОГО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ**

Пешеходное движение является самым востребованным видом передвижения в городской среде. Пешеходное передвижение в городском округе «Город Южно-Сахалинск» осуществляется по тротуарам вдоль проезжих частей улиц в границах существующей застройки, а также в городских скверо-парковых зонах и других местах отдыха.

В городе Южно-Сахалинске, особенно в центральной его части, улично-дорожная сеть достаточно плотная, что создает потенциал для создания прямых и интуитивно понятных пешеходных путей. При этом во многих частях города тротуары слишком узкие и находятся в полуразрушенном состоянии, отсутствуют пандусы, отсутствуют бордюрные камни, которые четко отделяют пешеходное пространство от проезжей части. Зачастую пешеходные пути разорваны ввиду отсутствия тротуаров (особенно это выражено в зоне индивидуальной жилой застройки, где отсутствует капитальное покрытие улиц) либо преграждены припаркованными на тротуарах автомобилями. Многие улицы не приспособлены для движения



пешком, так как отсутствует буфер между людьми, идущими пешком, и движущимся либо припаркованным транспортом. Недостаточно освещенные улицы, непродуманные общественные пространства не позволяют людям на улице чувствовать себя в безопасности.

Узлы с особенно интенсивным движением пешеходов являются пересечения на проспекте Мира (ул. Сахалинская – Коммунистический проспект – проспект Победы – ул. Емельянова), пересечения на проспекте Победы (ул. Алексея Максимовича Горького – проспект Мира – ул. Ленина), привокзальная площадь у железнодорожного вокзала ст. Южно-Сахалинск, парк культуры и отдыха им. Ю.А. Гагарина, на пересечении ул. Алексея Максимовича Горького (ул. Пуркаева – ул. Емельянова – проспект Победы – Коммунистический просп.), площадь Славы.

Для обеспечения безопасности пешеходного движения в городе Южно-Сахалинске имеются два надземных пешеходных перехода, расположенные на проспекте Мира на участке от ул. Курильская до ул. Тихоокеанская. Последний продублирован наземным регулируемым переходом.

В сельских населенных пунктах городского округа оборудованные тротуары практически отсутствуют. Движение пешеходов осуществляется по проезжей части, что создает угрозу дорожно-транспортных происшествий.

Не имеется достаточного количества оборудованных пешеходных переходов через железнодорожные пути. Следует отметить низкую пешеходную доступность западной части города из-за отсутствия организованных пешеходных связей.

В ходе анализа имеющихся пешеходных связей через железнодорожные пути выявлено 10 коммуникаций, из них 1 – по транспортным сооружениям, 1 – по подземному переходу на железнодорожном вокзале, 5 – по тротуарам на автомобильных переездах, 3 – по настилам в уровне железнодорожных путей,

Пешеходные переходы через железную дорогу осуществляются по следующим организованным коммуникациям:

- по тротуарам эстакады на улице Пуркаева;
- по подземному переходу на железнодорожном вокзале;
- по тротуарам на автомобильных переездах на улицах: Куропатко, Фархутдинова, Сахалинская, Украинская и на проспекте Победы;
- по настилам с покрытием - севернее остановки ж/д "Сити-Молл", у автобусной остановки "Федоровка", у остановки ж/д "Пединститут".

Выявлено также 16 неорганизованных, стихийно сложившихся троп для перехода железнодорожных путей, что создает угрозу для жизни жителей, пользующихся этими тропами. Эти переходы не оборудованы настилами.

Велосипедное движение в городском округе «Город Южно-Сахалинск» находится в стадии активного развития. Движение велосипедистов зачастую осуществляется по тротуарам и проезжей части, так же вводятся велополосы и строятся велодорожки. Общая протяжённость велосипедной инфраструктуры составляет около 40 км.

К реализации на 2023 год запланировано создание 23 км велополос. За 2021 год реализовано 3 км. В рамках капитального ремонта и строительства новых участков улично-дорожной сети, запроектировано порядка 13 км велодорожек (ул. Фабричная, ул. Хабаровская, ул. Авиационная, ул. Комсомольской на участке от ул. Больничной до ул. Авиационной).

Велопрокаты расположены в ПКиО имени Ю. Гагарина, возле торговых центров «Янтарь» и «Плаза», в районе спорткомплекса «Кристалл», рядом с городским бассейном и на перекрестках улиц с велодорожками:

- Коммунистический проспект — Комсомольская ул.,
- проспект Победы — проспект Мира;
- ул. Есенина — проспект Мира,
- ул. Пуркаева — проспект Мира,
- ул. Емельянова — проспект Мира,
- ул. Тихоокеанская — проспект Мира,
- улица Горького – Больничная улица,
- площадь Ленина.

По данным соцопроса и научного исследования у населения существует запрос на проезд на велосипедах по свободным от других видов транспортного движения трассам к местам отдыха, общественным центрам, связь в пределах планировочных районов.

У города существует запрос на велоинфраструктуру, приоритетными участками по мнению жителей являются:

- пр. Мира - ул. Ивана Куропатко (аэропорт),
- пр. Мира д. 239, 243, 280, 284,
- ул. Ленина д. 53, 76, д. 107, 111, 154, 156 д. 325,
- 2-я Хабаровская ул., д. 17, 37,
- 1-я Октябрьская ул. - ул. Ивана Куропатко (аэропорт),
- ул. Комсомольская от ул. Буюклы до ул. Тихоокеанская,
- Привокзальная пл.,
- ул. Украинская д. 78, 81, 97,
- ул. Ленина - ул. Транзитная,
- ул. Дружбы д. 56, 60,
- ул. 1-я Московская - ул. Б. Полянка,
- ул. Сахалинская - ул. Железнодорожная.

В 2022 году появилось 150 прокатных электросамокатов с сетью виртуальных станций.

## **8.ХАРАКТЕРИСТИКА ДВИЖЕНИЯ ГРУЗОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (оценка) РАБОТЫ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КОММУНАЛЬНЫХ И ДОРОЖНЫХ СЛУЖБ, СОСТОЯНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ДАННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

На территории городского округа «Город Южно-Сахалинск» в разных частях расположены зоны производственного назначения, на которых сосредоточены основные точки отправления и поглощения грузов. Существующая логистическая схема доставки грузов в городе Южно-Сахалинске предполагает складирование прибывающих грузов непосредственно на территории городского округа. Пункты грузопереработки на въездах в город в настоящее время отсутствуют, эффективность доставки грузов находится на достаточно низком уровне.

Основными видами грузов, перевозимых автотранспортом, являются: строительные грузы, грузы для строительства и эксплуатации автомобильных дорог, уголь, контейнеры, жидкое топливо, различные товары для предприятий и предпринимателей.

В настоящее время в городском округе «Город Южно-Сахалинск» движение грузового автомобильного транспорта с максимально разрешенной массой более 3,5 тонн запрещено в центральной части, ограниченной с севера ул. Украинской, с юга – ул. Пуркаева, с запада – железнодорожными путями и с востока – ул. Алексея Максимовича Горького. При этом предусмотрен альтернативный маршрут движения по существующей объездной дороге.

В связи с тем, что на основных центральных магистралях города движение грузового транспорта запрещено, основное количество грузового транспорта проходит по периферийным дорогам.

По данным обследования транспортных потоков в среднем по городскому округу «Город Южно-Сахалинск» процентное отношение количества грузового автотранспорта с разрешенной максимальной массой до 3,5 тонн составляет 2,9% от общего количества автомобилей, а с разрешенной максимальной массой более 3,5 тонн – 2,2%. Распределение движения грузового транспорта по территории городского округа неравномерно. Большая доля грузового транспорта наблюдается на подъездах к городу, а в городской черте по ул. Железнодорожная.

Большая часть грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой до 3,5 тонн направляется в город Южно-Сахалинск. Это связано в первую очередь с обслуживанием торговой сети города, что подтверждается интенсивным увеличением потока данного вида транспорта с 8:30 до 9:00 (к открытию торговых сетей). Доля входящих в город грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой до 3,5 тонн превышает долю грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой более 3,5 тонн.

Работы по содержанию дорожной одежды и тротуаров по территории городского округа «Город Южно-Сахалинск» условно разделяются на два

последовательных периода: зимний: с 7 ноября по 15 апреля (включительно); летний: с 16 апреля по 6 ноября (включительно).

Обслуживание улично-дорожной сети городского округа «Город Южно-Сахалинск» осуществляют 7 организаций, 5 из которых целый год, 2 – дополнительно только в зимний период. Количество единиц техники составляет 257 единицы (Таблица 11.1).

Таблица 11.1 – Автомобильный парк организаций по обслуживанию улично-дорожной сети на 2018–2019 годы

№ п/п	Подведомственная территория	Наличие снегоуборочной техники (количество, вид)	Организации, обслуживающие улично-дорожную сеть в зимний период
1	- планировочный район Ново-Александровск; - село Березняки; - село Старорусское	- самосвал – 3 единицы; - погрузчик – 5 единиц; - экскаватор – 3 единицы; - грейдер – 1 единица; - бульдозер – 1 единица; - снегоочиститель колесный – 1 единица; - каток – 2 единицы; - автомобиль специальный (пескоразбрасыватель) – 1 единица	ООО «Домострой Механизация»
2	- автомобильная дорога Ново-Александровск – Новая Деревня; - село Синегорск; - село Санаторное; - село Ключи; - село Новая Деревня	- фронтальный погрузчик – 8 единиц; - шнекороторный снегоочиститель – 4 единицы; - фронтальный погрузчик с передним отвалом – 4 единицы; - автогрейдер – 6 единиц; - экскаватор на пневмоходу – 4 единицы; - экскаватор на гусеничном ходу – 4 единицы; - КДМ пескоразбрасывающее – 4 единицы; - бульдозер гусеничный – 6 единиц; - самосвал – 9 единиц	ООО «Строительная компания Силмаш»
3	- планировочный район Хомутово; - планировочный район Лиственничное	- погрузчик – 2 единицы; - самосвал – 3 единицы; - бульдозер – 1 единица; - автомобиль специальный (пескоразбрасыватель) – 1 единица; - грейдер – 1 единица; - шнекоротор – 1 единица; - экскаватор – 1 единица	ООО «Строительное монтажно-эксплуатационное предприятие»
4	- село Дальнее; - планировочный район Луговое	- шнекоротор – 1 единица; - самосвал – 2 единицы; - автогрейдер – 1 единица; - погрузчик – 2 единицы;	ООО «Союзтранслидер»

№ п/п	Подведомственная территория	Наличие снегоуборочной техники (количество, вид)	Организации, обслуживающие улично-дорожную сеть в зимний период
		- трактор МТЗ – 1 единица; - бортовой грузовик – 1 единица	
5	Улично-дорожная сеть города Южно-Сахалинска	- автогрейдер – 18 единиц; - погрузчик – 35 единиц; - лаповый снегопогрузчик – 2 единицы; - экскаватор – 4 единицы; - самосвал – 30 единиц; - снегоочиститель роторный тротуарный – 4 единицы; - снегоочиститель роторный дорожный – 5 единиц; - снегоочиститель роторный ручной – 2 единицы; - машина дорожная комбинированная – 24 единицы; - бульдозер – 3 единицы; - трактор (КО-707) – 16 единиц; - машина для перевозки людей-УАЗ – 16 единиц; - автобусы – 7 единиц	МКП «Завод строительных материалов имени Героя Советского Союза М.А. Федотова»

Вывоз снежных масс с автомобильных дорог в городском округе «Город Южно-Сахалинск» и его складирование производится в южной и северной части города на оборудованные полигоны. Площадь отведенных мест для складирования снега в южной части составляет 3 га, в северной части – 3,5 га суммарно.

Высокое качество содержания улично-дорожной сети обусловлено в том числе наличием разнообразной современной техники коммунальных и дорожных служб, а также наличием инфраструктуры для обслуживания и хранения данной техники.

## 9. АНАЛИЗ УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В настоящее время одним из основных методов оценки безопасности дорожного движения является оценка изменения абсолютных значений основных показателей аварийности (количество дорожно-транспортных происшествий, число погибших, число раненых и т.п.) к аналогичному периоду предыдущего года.

Анализ аварийности за I полугодие 2018-2022 года выявил относительное снижение аварийности и смертности, однако последняя находится на уровне 2018 года, что говорит об отрицательном результате всех мероприятий, обеспечивающих безопасность дорожного движения.

Ежемесячный анализ аварийности за 2018-2022 годы выявил закономерность увеличения смертности на улицах города во втором полугодии. В 2021 и 2022 годах отмечается явное снижение аварийности на фоне ограничений экономической активности в рамках мероприятий по сдерживанию коронавирусной инфекции COVID-19.

Наибольшее количество пострадавших приходится на вечерний период (17.00-19.00) буднего дня и в вечернее и ночное время (18.00-2.00) в выходные дни. Рост аварийности и смертности на городских улицах коррелирует с ростом скорости перемещения. Максимальный индекс смертности и тяжести последствия отмечается именно по выходным дням.

По сравнению с 2019 годом по итогам 2021 года отмечается снижение аварийности, смертности и количества травм в ДТП. За три года количество ДТП снизилось на 15,35%; участников ДТП - на 13,23%; травм в ДТП - на 11,41% (однако, рост на 7,87% по отношению к 2020 году); погибших - на 11,11%.

Количество погибших пешеходов осталось на уровне 2019 года, что говорит о недостаточности мер обеспечения безопасности самых незащищенных участников дорожного движения.

Анализ аварийности на пешеходных переходах выявил 3-4 кратный прирост смертности на переходах за последние 5 лет. Самыми безопасными для пешеходов был 2016 и 2017 год. На фоне снижения уровня аварийности с учетом общего роста скорости перемещения по улицам Южно-Сахалинска в 2019 и 2021 годах отмечается самый высокий уровень смертности в ДТП за всю историю современного Южно-Сахалинска.

Все смертельные случаи в 2021 году произошли на нерегулируемых пешеходных переходах, не оборудованных островками безопасности.

В целом аварийность снижается, однако относительно стабильной остается смертность в ДТП. Существенно снижается количество ДТП, совершенных в состоянии опьянения.

Увеличение аварийности и смертности коррелирует с ростом скорости перемещения в течение суток. Анализ скорости перемещения по дням показывает рост аварийности и смертности на городских улицах на фоне роста скорости ближе к выходным дням.

Анализ медианой скорости на всех улицах Южно-Сахалинска выявляет рост скорости перемещения, чем обуславливает рост тяжести последствий на пешеходных переходах при конфликтных пересечениях с незащищенными участниками дорожного движения.

Так, в 1 квартале медиана по скорости с 2018 года 23,82 поднялась до 26,53 км/ч. Во втором квартале - с 24,92 до 27,48. В третьем квартале - с 27,63 до 30,1. В четвертом квартале - с 24,62 до 26,49

Аналогичным образом увеличилась средняя скорость передвижения

Согласно анализу камер фотофиксации, средняя скорость движения по улице Горького определяется большим количеством нарушений скоростного режима.

Анализ аварийности и роста скорости на самой аварийной улице города выявляет закономерный рост количества пострадавших и погибших с медианным и средним скоростным режимом на улице.

Сопоставление аварийности на пешеходных переходах и аварийности с пешеходами вне пешеходных переходов показывает существенный рост аварийности на пешеходных переходах. В 6,6 раза больше пострадавших на пешеходных переходах. Ликвидация пешеходных переходов, повсеместное озаборивание не приводит к снижению аварийности на самих пешеходных переходах, безопасность на пешеходных переходах на низком уровне.

В очагах аварийности целесообразно снижать установленную скорость движения транспортных средств до уровня, обеспечивающего безопасность движения, и устанавливать автоматизированные комплексы фото- и видеофиксации правонарушений дополнительно к тем, которые уже установлены. Помимо стационарных комплексов фиксации правонарушений рекомендуется использовать мобильные комплексы, обеспечивающие у водителей чувство неотвратимости наказания за совершенные правонарушения.

Снижение количества использования легковых автомобилей, обеспечение безопасного скоростного режима транспортных средств, минимизация конфликтов являются ключевыми направлениями повышения безопасности движения на улично-дорожной сети городского округа «Город Южно-Сахалинск».

## **10. ОЦЕНКА УРОВНЯ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ, БЕЗОПАСНОСТЬ И ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ**

Ключевым источником негативного воздействия на состояние окружающей среды является функционирование транспортной инфраструктуры.

По оценкам Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) до 10-20% изменений состояния здоровья населения связаны с воздействием неблагоприятных факторов окружающей среды. Одним из таких факторов неблагоприятного воздействия является загрязнение атмосферного воздуха.

### **10.1. Воздействие транспорта на состояние атмосферного воздуха**

Автотранспорт является главным источником загрязнения атмосферного воздуха. Вклад автотранспорта в суммарные выбросы всех источников городского округа «Город Южно-Сахалинск» составляет около 90%, следовательно, влияние транспорта существенно сказывается на экологической

ситуации городского округа, здоровье жителей и комфортности проживания населения.

В соответствии с данными транспортной модели (далее Модель), разработанной в ТИЦ ГАУ «Институт Генплана Москвы», и с помощью программы Магистраль-город (версия 5.0.3) были проведены расчеты массы выбросов загрязняющих веществ от автомобильных дорог. Программа основана на следующих методических документах:

«Методика определения выбросов автотранспорта для проведения сводных расчетов загрязнения атмосферы городов», НИИ Атмосфера, Санкт-Петербург, 2010 год;

ГОСТ Р 56162—2019 Выбросы загрязняющих веществ в атмосферу. Метод расчета количества выбросов загрязняющих веществ в атмосферу потоками автотранспортных средств на автомобильных дорогах разной категории;

Приказ Минприроды России от 27.11.2019 №804 «Об утверждении методики определения выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от передвижных источников для проведения сводных расчетов загрязнения атмосферного воздуха».

Следует отметить, что новая методика расчета выбросов от автомобильного транспорта включает уточненные показатели удельных выбросов по категориям автотранспорта для всех экологических классов, а также обновленные показатели распределения автопарка РФ по экологическим классам. Расчет произведен в соответствии с ГОСТ Р 56162—2019. Учитывался выброс следующих веществ: оксиды азота (NO<sub>x</sub>), оксид углерода (CO), углеводороды (CH), сажа, диоксид серы (SO<sub>2</sub>), формальдегид (CH<sub>2</sub>O), бенз(а)пирен (C<sub>20</sub>H<sub>12</sub>).

В результате проведенных расчетов получены значения удельных выбросов (г/сек) для выделенных участков магистралей. На основании этих данных была выполнена оценка существующего состояния загазованности прилегающих территорий путем расчета величин максимальных приземных концентраций вредных примесей. Расчет был выполнен по программе УПРЗА «ЭКОЛОГ» (версия 4.60.). Данная программа реализует основные зависимости и положения новой методики по расчету рассеивания загрязняющих веществ в атмосферном воздухе.

Расчеты велись по площадке 45500/50000 с шагом 250 м. Количество источников – 1268, расчетных узлов – 36 783. Расчетные максимальные концентрации от совокупности передвижных источников (автомобильного и железнодорожного транспорта) представлены в Таблице 13.1.



Таблица 13.1. Результаты проведенных расчетов

Вещество	Критерии качества атмосферного воздуха				Максимальные расчетные значения концентраций загрязняющих веществ, в % ПДКм.р.	Наименование магистрали с превышением 1 ПДК
	Класс опасности	ПДК м.р.	ПДК с.с.	ОБУВ		
NO <sub>2</sub>	3	0,20	0,10	-	5,30	2-я Хабаровская ул., Советская ул., ул. Дружбы, проспект Мира, Сахалинская ул., ул. Ленина, проспект Победы, ул. Холмская, ул. им. И.П. Фархутдинова, Центральная ул.
NO	3	0,4	0,06	-	0,43	-
Сажа	3	0,15	0,05	-	0,35	-
SO <sub>2</sub>	3	0,50	0,05	-	0,02	-
CO	4	5,00	3,00	-	0,23	-
Бенз(а)пирен	1	-	0,0000 01	-	0,00	-
Формальдегид	2	0,05	0,01	-	0,04	-
Бензин	4	5,00	1,50	-	0,04	-
Керосин	-	-	-	1,20	0,18	-
Группа веществ неполной суммации (азота оксид и серы диоксид)	-	-	-	-	3,32	проспект Мира, ул. Ленина, Сахалинская ул., ул. Холмская, ул. Дружбы, 2-я Хабаровская ул., ул. им. И.П. Фархутдинова

Полученные результаты расчетов загазованности примагистральных территорий свидетельствуют о том, что превышение допустимого уровня зафиксировано по диоксиду азота и группе веществ с эффектом неполной суммации. Максимальное значение концентрации диоксида азота и группы веществ с эффектом неполной суммации зафиксированы в границах проспекта Мира и составляют 5,30 ПДКм.р. и 3,32 ПДК соответственно.

Превышения 1 ПДКм.р. по диоксиду азота также отмечены на пересечении Сахалинской ул. с проспектом Мира, Холмским шоссе и улицами Ленина, Колодезной, Железнодорожной, на пересечении ул. Ленина с улицами им. И.П. Фархутдинова, Больничной, М.А. Пуркаева, проспектом Победы, Коммунистическим проспектом.

Проведенные опросы жителей свидетельствуют о том, что проблемы, связанные с состоянием воздушного бассейна городского округа «Город Южно-Сахалинск», являются самыми волнующими. Население беспокоит

высокий уровень загрязнения атмосферного воздуха от выбросов автотранспорта.

## 10.2. Воздействие транспортной инфраструктуры на акустическое состояние окружающей среды

Для современных городов акустическое состояние среды является одним из ключевых показателей качества жизни в городе. Последствия массового воздействия повышенного шума проявляются в нарушениях сна, режима труда, быта и отдыха городского населения. По оценке степени воздействия факторов окружающей среды на здоровье человека, шум занимает второе место после загрязненного атмосферного воздуха<sup>1</sup>. Уровень шума в результате бурного развития транспортной нагрузки за последние 20-25 лет вырос на 5-10 дБ, т. е. в 2,5 раза по субъективному ощущению громкости и можно предположить, что последствия воздействия шума на здоровье жителей весьма значительны. Шум от автомобильного транспорта вносит наибольший вклад — до 80% в загрязнение окружающей среды городов.

Качество окружающей среды населенных пунктов защищается законами РФ<sup>2</sup>. Допустимые уровни шумового воздействия на территории и в помещениях жилой и общественной застройки регламентируются санитарно-гигиеническими нормативами - СанПиН 1.2.3685-21 «Гигиенические нормативы и требования к обеспечению безопасности и (или) безвредности для человека факторов среды обитания», а также строительными правилами - СП 51.13330 «Защита от шума».

Транспортная инфраструктура является основным источником сверхнормативного шумового воздействия на территорию и застройку городского округа «Город Южно-Сахалинск». Наибольший негативный эффект имеют:

- автотранспортные потоки, проходящие по улично-дорожной сети города;
- поезда пригородного и дальнего сообщения, проходящие по железной дороге;
- функционирование аэродрома Южно-Сахалинск (Хомутово) и полет воздушных судов.

Для линейных объектов, к которым могут быть отнесены городские улицы и проезды, линии железных дорог, в соответствии с пунктом 2.6 СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 устанавливаются санитарные разрывы. Санитарные

<sup>1</sup> Эру М.Е., Браубах М., Дрмак Д., Король Н., Паунович Е., Застенская И. Краткий обзор текущей деятельности европейского регионального Бюро ВОЗ относительно воздействия шума окружающей среды. Гигиена и санитария, 2004, 5, 25-28

<sup>2</sup> Статья 16, Федерального закона от 04.05.1999 N 96-ФЗ (ред. от 08.12.2020) "Об охране атмосферного воздуха", Статья 12, Федерального закона от 30.03.1999 N 52-ФЗ (ред. от , Федерального закона от 30.03.1999 N 52-ФЗ (ред. от 13.07.2020) "О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения")

разрывы определяют расстояние от источников неблагоприятного воздействия до объектов с нормируемыми санитарно-гигиеническими требованиями к допустимым уровням звука, обеспечивающими выполнение санитарно-гигиенических норм.

Шумовыми характеристиками потоков автомобильного транспорта согласно ГОСТ 20444-2014 «Шум. Транспортные потоки. Методы измерения шумовой характеристики» являются эквивалентный и максимальный уровни звука. Для потоков автомобильного транспорта эти показатели определяются на расстоянии 7.5 м от оси первой полосы движения транспортных средств на высоте 1.5 м от поверхности земли. В условиях, когда невозможно обеспечить параметры размещения расчетной точки, уровни шума от транспортных потоков определяются на расстоянии 2-х м от фасадов зданий, расположенных вдоль проезжей части городских улиц.

Основными параметрами, влияющими на уровни шума от транспортных потоков, являются интенсивность движения транспортных средств по улицам и проездам, средняя скорость движения транспортных потоков, их состав. Определенное влияние на величину уровней шума на улицах и проездах оказывает тип и состояние покрытия проезжей части, продольные уклоны улиц, характер прилегающей застройки, ширина улиц в границах застройки, наличие выемок и насыпей. При учете названных факторов при проектировании и строительстве, появляется возможность оказывать влияние на уровни звука, создаваемые на улицах и проездах.

На существующий период времени уровни шума от транспортных потоков устанавливаются расчетным путем в соответствии с СП 276.1325800.2016 «Здания и территории. Правила проектирования защиты от шума транспортных потоков».

В зависимости от показателей автотранспортных потоков установлены их шумовые характеристики, приведенные в Таблице 13.2.

Параметры движения транспортных потоков представлены мастерской Транспортной Аналитики Транспортно-инженерного центра ГАУ «Институт Генплана Москвы».

Таблица 13.2. Расчетные эквивалентные/максимальные шумовые характеристики транспортных потоков по улицам и проездам для дневного и ночного времени суток

№ п.п	Название участков улиц	Скорость движения на участках улицы, км/час	Интенсивность движения транспортных средств на участках улицы, в час «пик»	Доля грузового и общественного транспорта в потоке транспортных средств на участках улицы, %	Шумовая характеристика потока транспортных средств, Эквивалентный/максимальный уровень, день, дБА	Санитарный разрыв, м день,	Шумовая характеристика потока транспортных средств, Эквивалентный/максимальный уровень, дБА	Санитарный разрыв, м ночь
1	г.Южно-Сахалинск – г. Долинск	60	250-298	16-25	66-69/83	41-64	63-66/83	119-188
2	Железнодорожная ул.	41-59	262-1387	6-15	66-67/77	41-64	63-66/77	119-188
3	Колхозная ул.	60	124	18	64/83	30	61/83	87
4	Резервная ул.	58	674	21	71/82	87	68/82	256
5	2-я Красносель-ская ул.	59	661	21	71/82	87	68/82	256
6	Большая полянка ул.	60	63	89	67/83	47	64/83	139
7	Холмская ул.	60	73	89.0	67/83	47	64/83	139
8	Железнодорожный пер.	59	150-1114	14-21	55-71/82	87	52-68/82	22-256
9	А. Матросова пер.	45	509	6	64/79	30	61/79	87
10	Почтовый пер.	47	487	16	68/79	55	65/79	162
11	2-я Хабаровская ул.	29-54	392-1721	8-14	65-71/72-81	35-87	62-68/72-81	102-256
12	Горького пер.	29-58	293-1721	9-44	66-71/72-82	41-87	63-68/72-82	119-256
13	Советская ул.	52-53	414-409	46-31	70-71/81	75-87	67-68/81	220-256
14	Чехова пер.	60	89	92.1	68/83	55	65/83	162
15	2-я Колхозная ул.	54-60	76-381	36-83	67-70/81-83	47-75	64-67/81-83	139-220

№ п.п	Название участков улиц	Скорость движения на участках улицы, км/час	Интенсивность движения транспортных средств на участках улицы, в час «пик»	Доля грузового и общественного транспорта в потоке транспортных средств на участках улицы, %	Шумовая характеристика потока транспортных средств, Эквивалентный/максимальный уровень, день, дБА	Санитарный разрыв, м день,	Шумовая характеристика потока транспортных средств, Эквивалентный/максимальный уровень, дБА	Санитарный разрыв, м ночь
16	Центральная ул.	60	40-75	84-88	65-67/83	35-47	62-64/83	102-139
17	Торговая ул.	60	69	91.3	67/83	47	64/83	139
18	Парковая ул.	60	122	30.3	66/83	41	63/83	119
19	Восточная ул.	48	1178	8.8	69/80	64	66/80	188
20	Дружбы ул.	15-49	457-885	24-66	66-73/63-80	41-119	63-70/63-80	119-348
21	Пр-т Мира	28-60	74-1732	8-33	59-70/72-83	14-75	56-67/72-83	41-220
22	Лесная ул.	28-60	148-1732	11-32	66-70/72-83	41-75	63-67/72-83	119-220
23	Комарова ул.	38-60	14-582	0-66	45-72/76-83	102	42-69/76-83	299
24	2-я Набережная ул.	60	157	-	55/77	-	52/77	22
25	Аграрная ул.	59	576	7	67/82	47	64/82	139
26	Ленина ул.	36-53	501-1574	3-23	62-73/75-81	22-119	59-70/75-81	64-248
27	Ударная ул.	60	410	13	68/83	55	65/83	162
28	Парниковая ул.	60	315	97	73/83	119	70/83	348
29	Студенческая ул.	60	212	59	70/83	75	67/83	220
30	Ближняя ул.	59	547	40	73/82	119	70/82	348
31	Реконструкция автомобильной дороги северо-западный обезд города Южно-Сахалинска на	59	547	40	73/82	119	70/82	348

№ п.п	Название участков улиц	Скорость движения на участках улицы, км/час	Интенсивность движения транспортных средств на участках улицы, в час «пик»	Доля грузового и общественного транспорта в потоке транспортных средств на участках улицы, %	Шумовая характеристика потока транспортных средств, Эквивалентный/максимальный уровень, день, дБА	Санитарный разрыв, м день,	Шумовая характеристика потока транспортных средств, Эквивалентный/максимальный уровень, дБА	Санитарный разрыв, м ночь
	участке км 2+880-км 4+270							
32	Украинская ул.	44-60	27-1316	6-67	61-72/78-83	19-102	58-69/78-83	55-299
33	Шлакоблоч-ная ул.	60	107	12	62/83	22	59/83	64
34	Пролетар-ская ул.	47	1232	10	70/79	75	67/79	220
35	Долинская ул.	60	114	8	61/83	19	58/83	55
36	Крайняя ул.	60	45-146	44-21	63-65/83	26-35	60-62/83	75-102
37	Саранская ул.	52-60	42-1053	2-15	52-71/81-83	87	49-68/81-83	14-256
38	Строительная ул.	52	416	13	67/81	47	64/81	139
39	Верхний пер.	45	1276	10	70/79	75	67/79	220
40	Транзитная ул.	51-60	129-1098	14-69	63-73/80-83	26-119	60-70/80-83	75-348
41	Донская ул.	57	826	27.0	73/82	119	70/82	348
42	Колхозная ул.	60	15	-	45/77	-	42/77	-
43	Гаражная ул.	48	1204	13	71/79	87	68/79	256
44	Холмская ул.	52-60	94-1053	19-24	63-73/81-83	26-119	60-70/81-83	75-348
45	Керамическая ул.	51	1077	15	71/80	87	68/80	256
46	Пионерская ул.	52	416	13	67/82	47	64/82	139
47	Памятная ул.	60	93-104	89-99	69/83	64	66/83	188
48	Котиковая ул.	58	297	62	72/82	102	69/82	299
49	Лермонтова ул.	52	1041	21	72/81	102	69/81	299
50	Некрасова ул.	60	58	31	63/83	26	60/83	75

№ п.п	Название участков улиц	Скорость движения на участках улицы, км/час	Интенсивность движения транспортных средств на участках улицы, в час «пик»	Доля грузового и общественного транспорта в потоке транспортных средств на участках улицы, %	Шумовая характеристика потока транспортных средств, Эквивалентный/максимальный уровень, день, дБА	Санитарный разрыв, м день,	Шумовая характеристика потока транспортных средств, Эквивалентный/максимальный уровень, дБА	Санитарный разрыв, м ночь
51	Восточный пер.	34	1574	17	71/75	87	68/75	256
52	Партизанский пер.	39	571	3	61/77	19	58/77	55
53	Октябрьский пер.	56	343	3	62/82	22	59/82	64
54	Физкультур-ная ул.	48-60	385-868	2-32	60-70/79-83	16-75	57-67/79-83	47-220
55	им. Тельмана ул.	17	847	9	62/65	22	59/65	64
56	Бумажная ул.	47-58	269-1227	4-21	63-72/79-82	26-102	60-69/79-82	75-299
57	Фабричная ул.	51	439	2	60/80	16	57/80	47
58	Детская ул.	40-60	168-564	6-22	64-66/77-83	30-41	61-63/77-83	87-119
59	Милицейская ул.	56-59	269-872	12-70	67-75/82	47	64/82	139
60	Бумажная ул.	59	269	18.2	67/82	47	64/82	139
61	Венская ул.	60	12	8.3	51/83	-	48/83	12
62	Малая ул.	46	501	3.2	62/78	22	59/78	64
63	Холмская ул.	52	1053	24	73/81	119	70/81	348
64	Алтайский пер.	60	5	20	51/83	-	48/83	12
65	Победы проспект	55	737	3	65/81	35	62/81	102
66	Сахалинская ул.	27-60	226-1766	0-54	58-73/65-83	12-119	55-70/65-83	35-248
67	ул.имени Ф.Э. Дзержинского	59	539-555	19-20	70/82	75	67/82	220
68	ул.имени	52	1053-1056	23-24	73/81	119	70/81	348

№ п.п	Название участков улиц	Скорость движения на участках улицы, км/час	Интенсивность движения транспортных средств на участках улицы, в час «пик»	Доля грузового и общественного транспорта в потоке транспортных средств на участках улицы, %	Шумовая характеристика потока транспортных средств, Эквивалентный/максимальный уровень, день, дБА	Санитарный разрыв, м день,	Шумовая характеристика потока транспортных средств, Эквивалентный/максимальный уровень, дБА	Санитарный разрыв, м ночь
	Александра Матросова							
69	Чехова ул.	59	555	19	70/82	75	67/82	220
100	Амурская ул.	51-56	436-872	12-19	68-70/80-82	55-75	65-67/80-82	162-220
101	Невельская ул.	57	811	5	67/82	47	64/82	139
102	Д.Н. Крюкова ул.	34-48	1186-1576	9-11	69-70/75-79	64-75	66-67/75-79	188-220
103	Курильская ул.	57	811	5	67/82	47	64/82	139
104	Проточная ул.	26	1808	19	70/71	75	67/71	220
105	ул. имени П.А. Леонова	58	290	2	60/82	16	57/82	47
106	Святителя Иннокентия бульвар	54	778	15	70/81	75	67/81	220
107	Лермонтова ул.	57-60	107-779	23-25	64-72/82-83	30-102	61-69/82-83	87-299
108	Хабаровская ул.	55-60	125-1001	1-25	55-75/81-83	8-119	52-70/81-83	22-348
109	Маяковского ул.	60	10	60	58/83	12	55/83	35
110	Лермонтова ул.	57	779	23-24	72/82	102	69/82	299
111	Амурская ул.	55-58	302-369	24	57-69/81-82	10-64	54-66/81-82	30-188
112	Библиотечный пер.	57	334	1	58/82	12	55/82	35
113	Комсомольская ул.	54-58	546-580	5-18	65-70/81-82	35-75	62-67/81-82	102-220
114	Горный воздух ул.	60	270	20	67/83	47	64/83	139
115	ул.имени 1905 года	60	19	32	58/83	12	55/83	35



№ п.п	Название участков улиц	Скорость движения на участках улицы, км/час	Интенсивность движения транспортных средств на участках улицы, в час «пик»	Доля грузового и общественного транспорта в потоке транспортных средств на участках улицы, %	Шумовая характеристика потока транспортных средств, Эквивалентный/максимальный уровень, день, дБА	Санитарный разрыв, м день,	Шумовая характеристика потока транспортных средств, Эквивалентный/максимальный уровень, дБА	Санитарный разрыв, м ночь
116	Брянская ул.	60	16	38	58/83	12	55/83	35
117	ул.имени П.А. Леонова	58	298	15	67/82	47	64/82	139
118	Коммунистический проспект	53-59	227-1001	6-39	68-73/81-82	55-119	65-70/81-82	162-348
119	ул имени Антона Буюклы	59	425	15	68/82	55	65/82	162
120	Вокзальная ул.	17-36	661-1226	2-23	63-68/65-75	26-55	60-65/65-75	75-162
121	Пуркаева М.А. ул.	20-60	159-800	6-16	61-68/67-83	19-55	58-65/67-83	55-162
122	Карла Маркса ул.	41-54	558-957	2-12	60-70/77-81	16-75	57-67/77-81	47-220
123	Институтская ул.	57	805	15	71/82	87	68/82	256
124	Алексея Максимовича Горького ул.	52-59	419-425	2-13	60-68/81-82	16-55	57-65/81-82	47-162
125	Саперная ул.	53	405	1	57/81	10	54/81	30
126	Тихоокеан-ская ул.	51-60	327-879	7-18	71-68/80-83	55-87	65-68/80-83	162-256
127	ул.им. Космонавта Поповича	30-55	674-1062	7-17	64-71/73-81	30-87	61-68/73-81	87-256
128	Алексея Максимовича Горького ул.	55-60	15-737	3-87	61-65/81-83	19-35	58-62/81-83	55-102
129	Победы проспект	36-60	724-1446	9-10	62-71/75-83	22-87	59-68/75-83	64-256

№ п.п	Название участков улиц	Скорость движения на участках улицы, км/час	Интенсивность движения транспортных средств на участках улицы, в час «пик»	Доля грузового и общественного транспорта в потоке транспортных средств на участках улицы, %	Шумовая характеристика потока транспортных средств, Эквивалентный/максимальный уровень, день, дБА	Санитарный разрыв, м день,	Шумовая характеристика потока транспортных средств, Эквивалентный/максимальный уровень, дБА	Санитарный разрыв, м ночь
130	Красная ул.	59	501	13	68/82	55	65/82	162
131	Чехова ул.	59	485-501	12-13	68/82	55	65/82	162
132	Пограничная ул.	47-59	255-1110	0-11	57-70/79-82	55-75	65-67/79-82	162-220
133	Лермонтова ул.	55-60	474-913	14-28	68-72/81-83	55-102	65-69/81-83	162-299
134	ул.имени И.П. Фархутдинова	60-70	207-474	14-97	68-73/83-85	55-119	65-70/83-85	162-348
135	Емельянова А.О. ул.	56-60	290-679	9-12	65-69/82-83	35-64	62-66/82-83	102-188
136	Ждакаева пр.	58	602	12	69/82	64	66/82	188
139	Попова ул.	43	1068	5	66/78	41	63/78	119
140	Байкальская ул.	60	22	64	61/83	19	58/83	55
141	Большая полянка ул.	27	709	6	63/71	26	60/71	75
142	1-я Московская ул.	60	26-32	66-69	62-63/83	22-26	59-60/83	64-75
143	Сельская ул.	56	852	9	69/82	64	66/82	188
144	Строительство - ул. Горького от ул. Есенина до ул. им. И.П. Фархутдинова (1 этап "Строительства) ул. Горького от ул. Есенина до ул. Больничная)	60	31	58	62/83	22	59/83	64

№ п.п	Название участков улиц	Скорость движения на участках улицы, км/час	Интенсивность движения транспортных средств на участках улицы, в час «пик»	Доля грузового и общественного транспорта в потоке транспортных средств на участках улицы, %	Шумовая характеристика потока транспортных средств, Эквивалентный/максимальный уровень, дБА	Санитарный разрыв, м день,	Шумовая характеристика потока транспортных средств, Эквивалентный/максимальный уровень, дБА	Санитарный разрыв, м ночь
	(протяженность - 765)							
145	Новосельский бульвар	59	652	74	75/82	162	72/82	473
146	ул.имени Антона Буюклы	58	279	16	67/82	47	64/82	139
147	Холмская ул.	58	740	14	70/82	75	67/82	220
148	Рязанская ул.	60	121	68	68//83	55	65/83	162
149	Западная ул.	60	189	55	69/83	64	66/83	188
150	ул.им. Тельмана	52	416	13	67/81	47	64/81	139
151	Большая Полянка ул.	50	446	7	65/80	35	62/80	102

Результаты расчетов показали, что эквивалентные уровни шума на различных участках улично-дорожной сети города в дневное время составляют от 57 до 73 дБА. Максимальные уровни шума варьируются в дневное время от 65 до 83 дБА.

Санитарные разрывы от транспортных магистралей составляют от 10 до 140 м при условии свободного распространения звука на территории.

Принимая соотношения, принятые в СП 276.1325800.2016, можно отметить, что в ночное время эквивалентные уровни шума составляют от 54 до 70 дБА. Максимальные уровни не превышают 83 дБА. Наибольшими уровнями шума характеризуются основные городские магистрали: проспекты Мира, Коммунистический, Победы; улицы: Дружбы, Институтская, Карла Маркса, Лермонтова, Тургенева, Сахалинская и ряд других.

Следует отметить, что на существующий период высокие уровни шума обусловлены значительной долей грузового и общественного транспорта в общем потоке – до 87 %.

Уровни шума в нормируемых помещениях домов, расположенных вдоль городских улиц, превышают предельно допустимые значения на 5-10 дБА в дневное время суток и на 8-15 дБА в ночное время суток. Наиболее высокими показателями превышения уровней звука характеризуется нормируемая застройка, расположенная вдоль улиц Ленина, 2-я Хабаровская и проспекта Мира.

Для городского округа «Город Южно-Сахалинск» значимым источником шумового дискомфорта является движение железнодорожного транспорта. Результаты расчёта представлены в Таблице 13.3.

Таблица 13.3. Расчетные эквивалентные/максимальные шумовые характеристики движения поездов по железной дороге для дневного и ночного времени суток

Тип поезда, количество вагонов	Интенсивность движения транспортных средств в час «пик», ед/час	Скорость движения км/час	Шумовая характеристика потока транспортных средств, эквивалентный/максимальный уровень, дБА *	Допустимые эквивалентные уровни звука, эквивалентный/максимальный уровень, дБА	Санитарный разрыв, м
Участок Южно-Сахалинск – Березняки					
<b>ДЕНЬ</b>					
Пригородные, 2-3 вагона	-	50	-	-	-
Пассажирские, 6-13 вагонов	2	60	60/85	-	-
Грузовые (в т.ч. хозяйственные),	-	40	-	-	-

Тип поезда, количество вагонов	Интенсивность движения транспортных средств в час «пик», ед/час	Скорость движения км/час	Шумовая характеристика потока транспортных средств, эквивалентный/максимальный уровень, дБА *	Допустимые эквивалентные уровни звука, эквивалентный/максимальный уровень, дБА	Санитарный разрыв, м
до 28 вагонов					
Суммарный поток			60/85	55/70	57/145
<b>НОЧЬ</b>					
Пригородные, 2-3 вагона	-	50	-	-	
Пассажирские, 6-13 вагонов	2	60	60/85	-	
Грузовые (в т.ч. хозяйственные), до 28 вагонов	1	40	61/86	-	
Суммарный поток			64/86	45/60	431/484
<b>Участок Южно-Сахалинск – Мицулёвка</b>					
<b>ДЕНЬ</b>					
Пригородные, 2-3 вагона	1	50	50/83	-	-
Грузовые (в т.ч. хозяйственные) до 28 вагонов	-	40	-	-	-
Суммарный поток			50/83	55/70	-/115
<b>НОЧЬ</b>					
Пригородные, 2-3 вагона	-	50		-	-
Грузовые (в т.ч. хозяйственные), до 28 вагонов	1	40	61/86	-	-
Суммарный поток			61/86	45/60	278/484
<b>Участок Южно-Сахалинск – Дальнее</b>					
<b>ДЕНЬ</b>					
Пригородные, 2-3 вагона	1	50	50/83	-	-
Грузовые (в т.ч. хозяйственные), до 28 вагонов	-	40	-	-	-
Суммарный поток			50/83	55/70	-/115
<b>НОЧЬ</b>					
Пригородные, 2-3 вагона	-	50		-	-
Грузовые (в т.ч. хозяйственные), до 28 вагонов	1	40	61/86	-	-

Тип поезда, количество вагонов	Интенсивность движения транспортных средств в час «пик», ед/час	Скорость движения км/час	Шумовая характеристика потока транспортных средств, эквивалентный/максимальный уровень, дБА *	Допустимые эквивалентные уровни звука, эквивалентный/максимальный уровень, дБА	Санитарный разрыв, м
Суммарный поток			61/86	45/60	278/484

Примечание: Санитарные разрывы определены без учета рельефа местности и наличия зеленых насаждений.

Уровни шума от движения железнодорожных поездов по путям, проходящих по городской территории по эквивалентному уровню составляют в дневное и ночное время от 50 до 61 дБА. Максимальные уровни звука на различных участках варьируются в пределах 83-86 дБА.

Санитарные разрывы от железнодорожных линий составляют на отдельных участках от 115 до 484 м.

Исследования показали, что в настоящее время в наихудших условиях оказывается жилая застройка, расположенная в непосредственной близости от железной дороги «Сахалинская». Величина превышения максимальных уровней звука составляет до 6 дБА в дневное время суток и до 16 дБА в ночное время суток.

Кроме этого, для железной дороги «Сахалинская» важнейшим фактором влияния на прилегающую застройку является вибрация, которая создается при движении составов. При дальнейшем проектировании требуется проведение дополнительных исследований ожидаемых уровней вибрации, создаваемых железнодорожным транспортом, и в случае необходимости, разработка мероприятий по защите от вибрации прилегающих жилых и общественных зданий.

### 10.3. Оценка воздействия аэродрома Южно-Сахалинска (Хомутово)

Среди объектов транспортной инфраструктуры особое значение для Южно-Сахалинска имеет аэродром, функционирование которого во многом определяет экологическую ситуацию в городском округе.

Аэродром Южно-Сахалинска (Хомутово) занимает центральную часть городского округа, т.е. практически вся его территория находится на приаэродромной территории. Принимая во внимание географическое положение Сахалина, авиационный транспорт для острова имеет особенное значение. Развитие системы воздушного транспорта становится необходимым условием реализации экономического роста Сахалинской области и одним из залогов конкурентоспособности экономики городского округа. В то же время

городской округ «Город Южно-Сахалинск» не может не развиваться, необходимо строительство новых объектов, включая жилую застройку и социальную инфраструктуру. Поэтому вопросы сбалансированного развития приаэродромной территории, а также проблемы обеспечения санитарно-гигиенического и экологического благополучия населения стоят особенно остро.

В целях формирования на приаэродромной территории (ПАТ) благополучной экологической ситуации должны быть обеспечены санитарно-гигиенические нормативы по качеству атмосферного воздуха, уровням шума и электромагнитного излучения.

В материалах проекта Генерального плана Городского округа «Город Южно-Сахалинск» отображена граница седьмой подзоны ПАТ в соответствии с Приказом «О внесении изменения в приложение к приказу Федерального агентства воздушного транспорта от 26 декабря 2019 г. №1567-П «Об установлении приаэродромной территории аэродрома Южно-Сахалинск (Хомутово)» от 2021-05-28 №366-П. Данный приказ выдан Министерством транспорта Российской Федерации Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация).

Граница седьмой подзоны ПАТ включает несколько контуров, определяемых в соответствии со следующими факторами воздействия на окружающую среду:

- по эквивалентным уровням шума 55 дБА,
- по качеству атмосферного воздуха – 0,8 и 1 ПДК,
- по уровням электромагнитного излучения.

Следует отметить, что эквивалентный уровень шума, определяемый по изолинии 55 дБА, свидетельствует о том, что аэродром Южно-Сахалинск (Хомутово) будет функционировать только в дневное время суток. В случае круглосуточного режима работы аэродрома в ЕГРН следовало бы внести и шумовую зону, определяемую по изолинии 45 дБА.

Согласно действующему санитарно-эпидемиологическому законодательству (СанПиН 2.1.3684-21 и СанПиН 1.2.3685-21) следует учитывать ограничения использования территории в границах седьмой подзоны приаэродромной территории, которые приведены в Таблице 13.4.

Таблица 13.4. Ограничения использования территории и размещения объектов в седьмой подзоне приаэродромной территории

Наименование контура в составе седьмой подзоны ПАТ	Перечень ограничений
Шумовая зона, определяемая эквивалентным уровнем звука 55 дБА	Запрещается размещать: - палаты больниц и санаториев, операционные больницы при уровне звукоизоляции окон в режиме

	<p>проветривания 20-25 дБА;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- кабинеты врачей поликлиник, амбулаторий, диспансеров, больниц, санаториев при уровне звукоизоляции окон в режиме проветривания 20-25 дБА;</li> <li>- классные помещения, учебные кабинеты, учительские комнаты, аудитории школ и других учебных заведений, конференц-залы, читальные залы библиотек при уровне звукоизоляции окон в режиме проветривания 15-20 дБА;</li> <li>- жилые комнаты квартир, жилые помещения домов отдыха, пансионатов, домов-интернатов для престарелых и инвалидов, спальные помещения в детских дошкольных учреждениях и школах-интернатах при уровне звукоизоляции окон в режиме проветривания 15-20 дБА;</li> <li>- номера гостиниц и жилые комнаты общежитий при уровне звукоизоляции окон в режиме проветривания 10-15 дБА;</li> <li>- территории, непосредственно прилегающие к зданиям больниц и санаториев;</li> <li>- территории, непосредственно прилегающие к жилым домам, зданиям поликлиник, зданиям амбулаторий, диспансеров, домов отдыха, пансионатов, домов интернатов для престарелых и инвалидов, детских дошкольных учреждений, школ и других учебных заведений, библиотек;</li> <li>- площадки отдыха на территории больниц и санаториев;</li> <li>- площадки отдыха на территории микрорайонов и групп жилых домов, домов отдыха, пансионатов, домов-интернатов для престарелых и инвалидов, площадки детских дошкольных учреждений, школ и др. учебных заведений.</li> </ul>
<p>Зона химического загрязнения атмосферного воздуха (концентрация загрязняющих веществ не более 1,0 ПДК)</p>	<p>Запрещается размещать:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- жилые зоны;</li> <li>- другие территории проживания.</li> </ul>
<p>Зона химического загрязнения атмосферного воздуха (концентрация загрязняющих веществ не более 0,8 ПДК)</p>	<p>Запрещается размещать:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- места массового отдыха населения (курортные зоны, санатории, дома отдыха, пансионаты, туристические базы, пляжи, парки, спортивные базы и их сооружения на открытом воздухе);</li> <li>- территории размещения лечебно-профилактических учреждений длительного пребывания больных и центров реабилитации.</li> </ul>
<p>Зона электромагнитного излучения</p>	<p>Запрещается размещать:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- селитебные территории;</li> <li>- площадки для стоянки и остановки всех видов транспорта, предприятия по обслуживанию автомобилей, бензозаправочные станции.</li> </ul>



Таким образом, воздействие аэродрома Южно-Сахалинск (Хомутово) на состояние окружающей среды и регламенты седьмой подзоны приаэродромной территории накладывают серьёзные экологические ограничения на использование территории городского округа «Город Южно-Сахалинск». Учет всего комплекса ограничений в программе комплексного развития транспортной инфраструктуры является необходимым условием защиты населения от шумового дискомфорта, загрязнения атмосферного воздуха и электромагнитных излучений.

## **11. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩИХ УСЛОВИЙ И ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ И РАЗМЕЩЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДСКОГО ОКРУГА «ГОРОД ЮЖНО-САХАЛИНСК»**

Внешние транспортные связи составляют основу транспортного планировочного каркаса городского округа. Наиболее устойчивые связи это северное и южное направления. Данные направления поддержаны как автомобильным сообщением, так и железнодорожным. Так же, значимым в контексте агломерации является автомобильная связь с западными и юго-западными территориями острова.

Вместе с тем, реализация внешних связей, их перераспределение осуществляется в границах городского округа, что неблагоприятно сказывается на работе внутригородской транспортной системы, на фоне существующих проблем транспортной инфраструктуры.

По существующему положению каркас улично-дорожной сети сформирован не полностью. В периферийной части города очевиден дефицит поперечных связей.

Одним из главных пространственных делителей является линии железной дороги. Развитие улично-дорожной сети затрудняется положением железнодорожных путей, развитым путевым хозяйством железной дороги, множеством веерных подъездных путей. Необходимость обустройства переездов или путепроводов обуславливают сдерживание развития поперечных транспортных связей.

Другим пространственным ограничителем развития улично-дорожной сети является сложный рельеф, окружающий город с восточной и западной сторон.

На связность территорий города влияет и развития речная сеть, обуславливающая необходимость обустройства мостовых переходов. Территории со сложными природными условиями требуют значительного объёма мероприятий по инженерной подготовке и усложняют трассировку участков улично-дорожной сети.

Выявленные делители территорий, ограниченность в развитии широтных связей сказываются на характере распределения транспортных потоков и загрузке улично-дорожной сети.

Наиболее загруженные узлы и узлы, работающие на пределе пропускной способности, сконцентрированы в центральной части города - пересечения с Коммунистическим проспектом улиц Ленина, Комсомольская, Горького, Проспекта Мира. Наиболее загруженные направления – меридиональные (Железнодорожная улица, улица Ленина, Проспект Мира, Комсомольская улица, улица Горького).

Регулирование движения на пересечениях осуществляется с помощью светофорного регулирования и с помощью организации кольцевых

саморегулируемых пересечений. В целом, объёмы транспортных корреспонденций не требуют тотального строительства транспортных развязок в разных уровнях. Обеспечить нормативные условия движения для реализации транспортных потоков существующих объёмов возможно за счёт методов оптимизации дорожного движения.

Несмотря на то, что территория города «вытянута» с севера на юг на 32,0 км и с запада на восток на 20,0 км, зона активного города, на которую ложится основная транспортная нагрузка, размещается в радиусе 3,8 - 6,4 км.

В настоящее время направление основных пассажирских потоков с трудовыми целями на территории города Южно-Сахалинск формируется преимущественно по связи юг – центр – север (территория между Северо-западным объездом Южно-Сахалинска и Сахалинской улицей).

Направления транспортных корреспонденций с трудовыми целями обусловлены существующим избытком мест приложения труда в северной части города, по сравнению с низким уровнем обеспеченности МПТ, расположенными в южном, секторе города, что определяет основной вектор поездок населения к местам приложения труда.

Результаты проведённого осенью 2020 года транспортно-социологического обследования в Южно-Сахалинске, показали, что характер пользования общественным и индивидуальным транспортом существенно отличается от пользования транспортом в других российских городах, а именно, повышенным использованием индивидуальным транспортом при поездках на работу (60% респондентов), по сравнению с общественным транспортом (40% респондентов). В других городах России наблюдается обратная ситуация при поездках к местам приложения труда: на индивидуальном транспорте – 35- 45%, на общественном транспорте – 55- 65%.

Улично-дорожная сеть в Южно-Сахалинске работает с перегрузкой, что выдвигает на первый план необходимость развития общественного транспорта до такого уровня, чтобы он стал полноценным «конкурентом» индивидуальному транспорту при поездках к местам приложения труда.

Основными проблемами функционирования НГПТ г. Южно-Сахалинска являются:

- несоответствие типа подвижного состава по вместимости выполняемой им транспортной работе, что приводит к значительной перегрузке остановочных пунктов из-за превышения допустимой частоты движения через них;
- изношенность помещений и оборудования для технического обслуживания и хранения подвижного состава;
- недостаточная пропускная способность действующей улично-дорожной сети;
- недостаточное количество регулируемых пешеходных переходов на основных магистралях города;

- недостаточное количество павильонов ожидания, информации о работе и трассах следования маршрутов и т.д.;

- наличие территорий, имеющие низкий уровень обслуживания общественным транспортом (удаленность остановочных пунктов по маршруту, жилые территории вне нормативной пешеходной доступности от остановочных пунктов общественного транспорта).

Сложная транспортная ситуация не привела к существенному снижению мобильности жителей Южно-Сахалинска – величина среднесуточной подвижности с различными целями в будний день составляет 2,5 передвижения в день, включая пешеходные передвижения (эта величина определена с учетом тех, кто не выходит из дома на день опроса); для фактически передвигающихся величина среднесуточной подвижности с различными целями в будний день составляет 2,9 передвижения. Эти характеристики находятся на уровне средних показателей для городов России и зарубежных городов.

Перспектива развития и размещения транспортной инфраструктуры городского округа «город Южно-Сахалинск» определяется разработкой и реализацией мероприятий по развитию территорий объектов, линейных объектов транспортной инфраструктуры обеспечивающих пространственную доступность транспортных услуг, надёжное функционирование всех подсистем транспортной инфраструктуры, сокращение вредного воздействия на окружающую среду.

В задачи мероприятий программы комплексного развития входит:

- формирование целостного транспортного каркаса городского округа, интегрированного в систему связей федерального и регионального значения как существующих, так и планируемых к размещению;

- повышение связности территории городского округа за счёт строительства участков улично-дорожной сети, сооружения путепроводов через железнодорожные пути, строительства мостов через речную сеть;

- обеспечение надёжности транспортных связей городского округа путём доведения планировочных параметров участков улично-дорожной сети до нормативных значений в соответствии с прогнозируемыми объёмами транспортных и пассажирских потоков;

- обеспечение уровня транспортного обслуживания населения городского округа в соответствии с имеющимся уровнем спроса;

- создание условий для существенного развития подсистемы общественного транспорта с возможностью совершения мульти модальных поездок, включающих пересадки в формируемых транспортно-планировочных узлах;

- создание условий для формирования непрерывной сети пешеходного и велосипедного движения.

В городе необходимо сформировать целостный транспортно-планировочный каркас, который представляет собой совокупность наиболее устойчивых элементов планировочной структуры населённого пункта, включая

территорию исторического центра города, сеть магистральных улиц и дорог (общегородского и районного значения), транспортно-пересадочные узлы. Транспортно-планировочный каркас является основой формирования функционально-планировочной структуры населённого пункта.

Основными принципами развития транспортной инфраструктуры принимаются:

- формирование каркаса улично-дорожной сети исходя из структурирования в соответствии с задачами дифференцированной реализации транспортных потоков согласно иерархии транспортных связей;

- обеспечение условий доступа на магистральную улично-дорожную сеть в соответствии с нормативными требованиями;

- формирование магистральной улично-дорожной сети с целью обеспечения транспортной доступности существующих и вновь осваиваемых урбанизированных территорий городского округа;

- развитие магистральной сети районных связей с целью перераспределения транспортных потоков и снижения нагрузки на магистральные направления общегородского значения;

- обеспечение существующих и планируемых к размещению мест проживания и мест приложения труда пешеходной доступностью до линий общественного транспорта;

- расширение материально-технической базы наземного общественного транспорта,

- обеспечение безопасности движения пешеходов и транспорта.

Развитие транспортной инфраструктуры в перспективе возможно только комплексными мерами, направленными на модернизацию улично-дорожной сети, качественное развитие общественного пассажирского транспорта, развитие пешеходных и велосипедных передвижений.

## **12. ОЦЕНКА НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЙ БАЗЫ, НЕОБХОДИМОЙ ДЛЯ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДСКОГО ОКРУГА «ГОРОД ЮЖНО-САХАЛИНСК»**

Основными федеральными, региональными нормативными правовыми, а также муниципальными правовыми актами, определяющими порядок функционирования транспортной инфраструктуры городского округа «Город Южно-Сахалинск», являются:

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации;

2. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». (редакция от 15.04.2022 № 92-ФЗ);

3. Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (редакция от 14.03.2022 № 56-ФЗ);

4. Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» (редакцией от 30.12.2021 № 492-ФЗ);

5. Федеральный закон от 13.07.2015 № 220-ФЗ «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» (редакция от 01.05.2022 № 126-ФЗ);

6. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (редакция от 29.11.2021 № 389-ФЗ);

7. Федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (редакция от 11.06.2021 № 188-ФЗ);

8. Федеральный закон от 24.11.1995 № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации» (редакция от 28.06.2021 № 219-ФЗ).

9. Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

10. Постановление Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» (редакцией от 31.12.2020 № 2441);

11. Закон Сахалинской области от 05.03.2013 № 9-30 «О градостроительной деятельности на территории Сахалинской области» (редакция от 09.06.2022 № 43-30);

12. Устав городского округа «Город Южно-Сахалинск», принятый решением городского Собрания города Южно-Сахалинска от 22.02.2006 № 180/13-06-3 (редакция от 27.04.2022 № 906/41-22-6);

13. Решение Городской Думы города Южно-Сахалинска от 19.06.2013 № 847/50-13-4 «О муниципальном дорожном фонде городского округа «Город Южно-Сахалинск» (редакция от 22.06.2022 № 957/43-22-6);

14. Постановление Администрации города Южно-Сахалинска от 09.11.2021 № 2865-па «Об утверждении перечня и идентификационных номеров Автомобильных дорог общего пользования местного значения Городского округа "город Южно-Сахалинск"» с последней редакцией от 05.04.2022 № 702-па

15. Постановление Администрации города Южно-Сахалинска от 10.07.2017 № 1814-па «Об утверждении видов работ по содержанию автомобильных дорог местного значения городского округа «Город Южно-Сахалинск» и периодичности их выполнения по категориям содержания» (редакция от 11.02.2022 № 219-па);

16. Постановление Администрации города Южно-Сахалинска от 15.01.2016 № 72-па «Об утверждении Порядка формирования Плана приобретения специализированной техники для осуществления дорожной

деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования местного значения городского округа «Город Южно-Сахалинск» за счет средств муниципального дорожного фонда городского округа «Город Южно-Сахалинск» (редакция от 10.06.2021 № 1638-па);

17. Постановление Администрации города Южно-Сахалинска от 07.04.2011 № 526 «Об утверждении Методики расчета нормативов финансовых затрат на содержание и ремонт улично-дорожной сети, автомобильных дорог, элементов их обустройства, защитных и искусственных дорожных сооружений на территории городского округа «Город Южно-Сахалинск» (редакция от 18.08.2014 № 1507-па);

18. Постановление Администрации города Южно-Сахалинска от 23.10.2015 № 2884-па «Об утверждении Порядка формирования Плана дорожных работ на территории городского округа «Город Южно-Сахалинск» (редакция от 22.09.2021 № 2488-па);

19. Постановление Администрации города Южно-Сахалинска от 25.08.2016 № 2701-па «Об утверждении Порядка выполнения работ по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения городского округа «Город Южно-Сахалинск» и дорожных сооружений, являющихся их технологической частью, финансируемых из бюджета городского округа «Город Южно-Сахалинск» (редакция от 12.05.2022 № 992-па);

20. Постановление Администрации города Южно-Сахалинска от 16.08.2016 № 2621-па «Об утверждении Порядка выполнения работ по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения городского округа «Город Южно-Сахалинск» и дорожных сооружений, являющихся их технологической частью, финансируемых из бюджета городского округа «Город Южно-Сахалинск» (редакция от 22.03.2021 № 767-па);

21. Постановление Администрации города Южно-Сахалинска от 12.08.2014 № 1460-па «Об утверждении схемы размещения автостоянок на территории городского округа «Город Южно-Сахалинск».

22. Постановление Мэра города Южно-Сахалинска от 24.11.2009 № 2081 «О требованиях, предъявляемых к размещению и эксплуатации некапитальных автостоянок открытого типа на территории городского округа «Город Южно-Сахалинск» с последней редакцией от 19.09.2013 № 1748-па.

23. Постановление Администрации города Южно-Сахалинска от 14.04.2022 № 827-па «Об утверждении положения об организации транспортного обслуживания населения на муниципальных маршрутах регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом на территории городского округа "город Южно-Сахалинск" по регулируемым и нерегулируемым».

24. Постановление Администрации города Южно-Сахалинска от 19.12.2019 № 4032-па «Об утверждении Порядка подготовки документа

планирования регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по маршрутам регулярных перевозок городского округа "город Южно-Сахалинск" в городском и пригородном сообщении по регулируемым и нерегулируемым тарифам».

25. Постановление администрации города Южно-Сахалинска от 10.09.2020 № 2639-па «Об утверждении Правил возмещения вреда, причиняемого тяжеловесными транспортными средствами, при движении таких транспортных средств по дорогам местного значения городского округа «Город Южно-Сахалинск».

26. Решение Городской Думы города Южно-Сахалинска от 24.06.2015 № 177/12-15-5 «Об утверждении Правил благоустройства территории городского округа «Город Южно-Сахалинск» с последней редакцией от 14.03.2022 № 884/39вн-22-6.

Таким образом, минимально необходимая нормативно-правовая база для функционирования и развития транспортной инфраструктуры на территории городского округа «Город Южно-Сахалинск» сформирована.

### **13. ОЦЕНКА ФИНАНСИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Инструментом государственной и муниципальной поддержки транспортной инфраструктуры являются утвержденные нормативно-правовые акты, посредством которых осуществляется финансирование мероприятий и инвестиционных проектов.

На федеральном уровне определены общие цели оказания мер государственной поддержки, направленные на решение транспортных проблем:

- ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;
- повышение доступности транспортных услуг для населения;
- повышение конкурентоспособности транспортной системы России на мировом рынке транспортных услуг;
- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

Согласно постановлению Правительства Российской Федерации от 20.12.2017 № 1596 (ред. От 09.06.2022) государственная программа «Развитие транспортной системы», будет реализовываться на принципах проектного управления комплекса мероприятий, направленных на достижение целей государственной политики, определенных документами стратегического планирования в сфере транспорта и дорожного хозяйства.

В указанную государственную программу включены направления (подпрограммы): «Железнодорожный транспорт», «Дорожное хозяйство», «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание», «Морской и речной транспорт», «Надзор в сфере транспорта», «Развитие пунктов пропуска



через государственную границу Российской Федерации», «Строительство, реконструкция и техническое перевооружение пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации», «Обеспечение реализации государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы».

Реализация будет финансироваться за счет федерального бюджета, в том числе за счет Федерального дорожного фонда, консолидированных бюджетов субъектов Федерации и внебюджетных источников.

Общий объем финансирования за период реализации в рамках федеральной адресной инвестиционной программы (2022 – 2024 г.) – около 1020,37 млрд руб.

В рамках вышеуказанной государственной программы бюджетам субъектов Российской Федерации предоставляются бюджетные ассигнования, межбюджетные трансферты и субсидии на реализацию мероприятий по развитию сети автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения.

С целью развития транспортного комплекса для обеспечения устойчивого социального и экономического развития Сахалинской области постановлением Правительства Сахалинской области от 06.08.2013 № 426 (ред. от 17.06.2022) утверждена и реализуется государственная программа «Развитие транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства Сахалинской области на 2014–2025 годы».

Суммарный объем финансирования мероприятий программы за весь период реализации составит 219,3 млрд руб.

Преимущественно источником финансирования мероприятий программы являются средства областного бюджета (91,8% от суммарного объема бюджетных инвестиций), федеральные средства составляют 7,9%, средства местного бюджета – 0,3%.

Основные задачи, на решение которых направлены средства бюджета Сахалинской области, включают в себя:

- формирование современного и эффективного транспортного комплекса Сахалинской области, обеспечивающего развитие грузопассажирских перевозок

и повышающего доступность транспортных услуг для населения;

- развитие современной и эффективной автодорожной инфраструктуры, обеспечивающей привлекательные условия хозяйствования и жизнедеятельности на территории Сахалинской области.

Для решения указанных задач разработаны две подпрограммы: «Развитие транспортной инфраструктуры Сахалинской области» и «Модернизация и развитие автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Сахалинской области».

Постановлением Администрации города Южно-Сахалинска от 13.12.2019 №4027-па утверждена муниципальная программа «Развитие транспортной

инфраструктуры и дорожного хозяйства городского округа «Город Южно-Сахалинск» на 2020–2025 годы».

Основными задачами, на решение которых направлены мероприятия муниципальной программы, являются формирование современной эффективной транспортной и дорожной инфраструктуры и приведение существующих автомобильных дорог общего пользования местного значения в нормативное состояние, соответствующее требованиям технических регламентов и транспортных стандартов для транспорта и пешеходов; повышение безопасности дорожного движения и безопасности пассажирских перевозок на муниципальных городских и пригородных маршрутах автомобильным транспортом.

Объем финансирования мероприятий программы за весь период реализации составляет 34,42 млрд руб.

На долю государства приходится 100% объема инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры городского округа «Город Южно-Сахалинск». Основная причина сложившейся практики в том, что транспортная инфраструктура выполняет преимущественно социальную функцию.

Согласно данным отчетов об исполнении бюджета городского округа за 2020 год среднее значение расходов муниципалитета по статьям «Дорожное хозяйство (дорожные фонды)» и «Транспорт» в расчете на одного жителя составляет 34,56 тыс. руб.

Доля расходов муниципального бюджета на «Дорожное хозяйство (дорожные фонды)» и «Транспорт» в общем объеме расходов бюджета составляет более 20%.

Данные показатели свидетельствуют о высоком уровне бюджетных возможностей в части развития современной и эффективной транспортной и дорожной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике, формирование безопасного единого транспортного пространства.

#### **14. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ГОРОДСКОГО ОКРУГА «ГОРОД ЮЖНО-САХАЛИНСК»**

Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения, городского округа включает: прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения, городского округа; прогноз транспортного спроса поселения, городского округа, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения, городского округа; прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта; прогноз развития дорожной сети

поселения, городского округа; прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения; прогноз показателей безопасности дорожного движения; прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения. Данные разделы приведены ниже.

### **15.ПРОГНОЗ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО И ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО РАЗВИТИЯ ГОРОДСКОГО ОКРУГА «ГОРОД ЮЖНО-САХАЛИНСК»**

Прогноз социально-экономического и градостроительного развития городского округа заключается в прогнозировании численности постоянного населения муниципального образования, прогнозировании общего числа занятого в экономике населения и в прогнозировании объемов жилищного строительства (Таблицы 18.1, 18.2, 18.3)

В Программе заложено развитие сети объектов социальной инфраструктуры, базирующимся на проектных решениях генерального плана муниципального образования «Город Южно-Сахалинск»

Таблица 18.1 – Прогноз численности населения городского округа до 2042 года

№ п/п	Наименование показателя	Факт на момент разработки Генерального плана	Прогноз, на конец года (нарастающим итогом)					
			2023 год	2024 год	2025 год	2026 год	2027 год	2042 год
1	Численность населения городского округа, тыс. человек	208,7	214,7	220,7	230,4	239,2	249,6	356,8
1.1	город Южно-Сахалинск	201,7	207,7	213,7	223,4	232,2	242,6	348,3
1.2	сельские населенные пункты	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	8,5

Таблица 18.2 – Прогноз занятости населения до 2042 года

Наименование показателя	Факт на момент разработки Генерального плана	Прогноз, на конец года (нарастающим итогом)	
		2027	2042
Количество мест приложения труда	124,8	142,2	181,9

Таблица 18.3 – Прогноз развития жилой застройки городского округа до 2042 года

№ п/п	Наименование показателя	Факт на момент разработки Генерального плана	Прогноз, на конец года (нарастающим итогом)					
			2023 год	2024 год	2025 год	2026 год	2027 год	2042 год
1	Площадь жилой застройки <sup>3</sup> , тыс. кв. м, в том числе:	6 825,7	7 046,9	7 333,1	7 620,2	7 913,9	8 278,3	12 763,9
1.1	город Южно-Сахалинск	6 589,4	6 810,5	7 096,8	7 383,8	7 677,5	8 042,0	12 433,8
1.2	сельские населенные пункты	234,7	234,7	234,7	234,7	234,7	234,7	328,5
2	Площадь нежилой застройки, тыс. кв. м, в том числе:	6 975,2	7 158,1	7 364,4	7 548,5	7 884,1	8 225,9	10 139,6
2.1	город Южно-Сахалинск	6 571,0	6 753,9	6 960,2	7 144,3	7 479,9	7 821,7	9 553,4
2.1	сельские населенные пункты	404,2	404,2	404,2	404,2	404,2	404,2	586,1

### 16. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА ГОРОДСКОГО ОКРУГА «ГОРОД ЮЖНО-САХАЛИНСК», ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА, ИМЕЮЩЕГОСЯ НА ТЕРРИТОРИИ ГОРОДСКОГО ОКРУГА «ГОРОД ЮЖНО-САХАЛИНСК»

Уровень транспортного спроса характеризуют такие показатели развития, как:

- численность населения и его структура (особенно важно выделение экономически активной части населения), демографические характеристики,
- подвижность населения.

Результаты опросов позволяют оценить спрос на различные виды передвижений.

Проведенный опрос жителей городского округа «Город Южно-Сахалинск» в 2020 году выявил, что при численности населения города Южно-Сахалинск 207,5 тыс. чел. транспортная подвижность населения составляет порядка 430 поездки в год на одного человека.

<sup>3</sup> Суммарная поэтажная площадь в габаритах наружных стен

Прогноз объема пассажирских перевозок в городе Южно-Сахалинск выполнен на расчетный срок. Транспортная подвижность населения будет составлять порядка 479 поездок в год на одного человека.

Расчет прогнозного общего объема перевозок на транспорте выполнен с учетом:

- увеличения подвижности населения, исходя из развития общественных видов транспорта с 430 поездок в год до 479 поездок;

- сдерживания и снижения доли пользования индивидуальным транспортом с 70% до 60% (для наиболее интенсивно развивающихся территорий северной периферийной части города до 40%);

- роста роли общественного транспорта, учитывая предложения совершенствованию сети НГПТ в целом. Доля перевозок общественного транспорта повысится с 30% до 40% (для наиболее интенсивно развивающихся территорий северной периферийной части города до 60%);

Годовой объем перевозок в городе Южно-Сахалинск на расчетный срок прогнозируется в объеме порядка 162,5 млн. чел. в год. Доля индивидуального, легкового транспорта составит 60% - 97,5 млн. чел., общественного транспорта (наземный пассажирский транспорт (НГПТ) 40% - 65,0 млн. чел. Фактический годовой объем перевозок может возрасти с 89,2 млн. чел. до 162,5 млн. чел. в год.

## **17. ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА**

Проектная структура внешнего транспорта городского округа «Город Южно-Сахалинск» является главным звеном транспортной инфраструктуры Сахалинской области. Оптимальное ее формирование должно быть основано на максимальном использовании транзитного потенциала транспортной системы, рациональном взаимодействии между различными видами транспорта и повышении уровня безопасности (в том числе и экологической).

Основные цели и направления развития внешнего транспорта Сахалинской области и городского округа «Город Южно-Сахалинск» определены в Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 27.11.2021 № 3363-р.

### **17.1. Железнодорожный транспорт**

В соответствии со схемой территориального планирования Сахалинской области, утвержденной постановлением Правительства Сахалинской области от 27.07.2012 № 377 (редакция от 10.03.2020 №104), на территории городского округа «Город Южно-Сахалинск» в части развития железнодорожного транспорта предусмотрено следующие мероприятия:

- Завершение работ по переустройству Сахалинской железной дороги на общероссийский стандарт до 2020 года. Цель данного проекта – унификация устройств инфраструктуры и подвижного состава Сахалинской железной дороги с общей сетью железных дорог России. Основные ожидаемые результаты реализации проекта - увеличение скорости движения поездов, снижение себестоимости перевозок, повышение конкурентоспособности и эффективности работы Сахалинской железной дороги

- Строительство железнодорожной линии Селихино - Ныш с тоннельным (мостовым) переходом через пролив Невельского, протяженность - 582 км в целях ускорения экономического развития Сахалинской области и северо-восточных районов Хабаровского края, а также в целях обеспечения стратегического потенциала страны. По варианту строительства тоннельного перехода Сахалин - Материк предусматривается строительство технологических площадок для погрузки автотранспорта на ж/д платформы. По варианту мостового перехода предусматривается строительство совмещенного авто-железнодорожного моста. Планируемый срок реализации проекта – 2030 год.

## **17.2. Автомобильный транспорт**

Основу транспортной системы Сахалинской области составляют автомобильные дороги федерального и регионального значения.

Автомобильными дорогами федерального значения городской округ «Город Южно-Сахалинск» связан с портовыми городами Корсаков и Холмск.

Автомобильные дороги регионального значения связывают город Южно-Сахалинск с населенными пунктами городского округа и другими муниципальными образованиями.

В период подготовки и утверждения Генерального плана действовало постановление Правительства Сахалинской Области от 10 марта 2020 № 104 «Об утверждении Схемы территориального планирования Сахалинской области». На момент разработки программы комплексного развития действует постановление Правительства Сахалинской Области от 23.09.2022 № 429.

Развитие внешнего автомобильного транспорта запланировано в соответствии с данными документами и предусматривает реализацию следующих мероприятий: (наименование автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения приведено в соответствии с Положением о территориальном планировании Генерального плана городского округа «Город Южно-Сахалинск»):

- Строительство Западного объезда г. Южно-Сахалинска, включая мосты и иные дорожные сооружения (Проектируемый проезд 1.1.1) – планируемый к размещению;

- Восточный обход г. Южно-Сахалинска (Проектируемый проезд 1.1.2) – планируемый к размещению;

- Южная хорда, соединяющая автомобильные дороги общего пользования федерального значения Южно-Сахалинск – Холмск и Южно-Сахалинск – Корсаков (Проектируемый проезд 1.1.7) – планируемый к размещению;

- Реконструкция автомобильной дороги Южно-Сахалинск – Оха на участке км 6 + 777 - км 13 +100, включая мосты и иные дорожные сооружения (64К-22 Южно-Сахалинск – Оха) – планируемый к реконструкции;

- Реконструкция Северо-западного объезда г. Южно-Сахалинска, включая мосты и иные дорожные сооружения (64К-9 Северо-западный объезд г. Южно-Сахалинска) – планируемый к реконструкции;

- Реконструкция автомобильной дороги Луговое – Уюн, включая мосты и иные дорожные сооружения (64А-15 Луговое – Уюн) – планируемый к реконструкции;

- 64К-33 Южно-Сахалинск – Синегорск (ул. Ленина, ул. Дружбы) – планируемый к реконструкции;

- 64К-34 Новоалександровск – Новая Деревня – планируемый к реконструкции;

- 64К-35 Дальнее –Елочки – 16км – планируемый к реконструкции;

- Реконструкция автомобильной дороги Подъезд к нижней станции гондольно-кресельной дороги туристической базы "Горный воздух", включая мосты и иные дорожные сооружения (64А-17 Подъезд к нижней станции гондольно-кресельной дороги туристической базы «Горный воздух») – планируемый к реконструкции;

- Реконструкция автомобильной дороги Подъезд к туристической базе "Горный воздух", включая мосты и иные дорожные сооружения (64А-20 Подъезд к туристической базе «Горный воздух») – планируемый к реконструкции;

- Реконструкция Юго-западного объезда г. Южно-Сахалинска, включая мосты и иные дорожные сооружения (64А-8 Юго-западный объезд г. Южно-Сахалинска) – планируемый к реконструкции;

- Подъезд к аэропорту г. Южно-Сахалинска, включая мосты и иные дорожные сооружения (64А-13 Подъезд к аэропорту Южно-Сахалинск) – планируемый к реконструкции;

- 64К-36 Автомобильная дорога Южно-Сахалинск – Корсаков – планируемый к реконструкции;

- Реконструкция автомобильной дороги Лиственничное - Охотское, включая мосты и иные дорожные сооружения (64Н-7 Лиственничное – Охотское) – планируемый к реконструкции.

Развитие автомобильных дорог федерального значения прогнозируется в соответствии со схемой территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения, утвержденной распоряжением Правительства

Российской Федерации от 19.03.2013 № 384-р (в редакции от 07.07.2022 №1867-р). Данным документом территориального планирования предусмотрены следующие мероприятия:

- Реконструкция автомобильной дороги А-392 Южно-Сахалинск - Холмск (Сахалинская область, Анивский район, г. Холмск, Холмский район, г. Южно-Сахалинск), реконструкция автомобильной дороги на участке км 5 + 775 - км 86 + 873 протяженностью 81,01 км, категория III;

- Автомобильная дорога А-391 Южно-Сахалинск - Корсаков (Сахалинская область, Анивский район, г. Корсаков, Корсаковский район, г. Южно-Сахалинск), реконструкция на участке км 5 + 890 - км 36 + 842 протяженностью 31 км, категория II.

Примечание: В соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2010 г. № 928 «О перечне автомобильных дорог общего пользования федерального значения» автомобильная дорога А-393 «Южно-Сахалинск – Оха» относится к автомобильным дорогам федерального значения. На момент разработки программы комплексного развития транспортной инфраструктуры реконструкция данной автомобильной дороги не внесена в схему территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта.

### 17.3. Воздушный транспорт

Воздушный транспорт Сахалинской области используется в основном для перевозки пассажиров на дальние расстояния и в труднодоступные местности, в том числе на Курильские острова.

С точки зрения объемов пассажирских авиаперевозок за пределы Сахалинской области и отсутствия внутри области развитой авто- и железнодорожной сети, воздушный транспорт для Сахалинской области является безальтернативным видом транспорта и имеет важное социальное значение.

В соответствии со схемой территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 19.03.2013 № 384-р (в редакции от 07.07.2022 №1867-р), предусмотрено строительство и реконструкция аэропортового комплекса Южно-Сахалинска (Хомутово) с пропускной способностью нового терминала аэропорта 800 пассажиров в час (Сахалинская область, г. Южно-Сахалинск), реконструкция и техническое перевооружение комплексом средств управления воздушным движением, радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи аэропортов количество вводимых средств - 6 единиц.



## 18. ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОЙ СЕТИ ГОРОДСКОГО ОКРУГА «ГОРОД ЮЖНО-САХАЛИНСК»

При формировании транспортно-планировочного каркаса главной задачей является построение иерархической системы улиц и дорог, позволяющей постепенно переходить с улиц более высокой значимости на улицы менее высоких категорий (с общегородской на районную, с районной на местную, с местной на проезды), обеспечивать надёжность транспортных связей (т.е. дублирование направлений), обеспечивать связанность территорий, быть достаточно простой для восприятия водителями и пешеходами.

Согласно действующим на территории Сахалинской области Региональным нормативам градостроительного проектирования, иерархию дорожной сети следует устанавливать согласно категориям дорог по аналогии с требованиями СП 34.13330.2021 «Автомобильные дороги», утвержденного приказом Министерства строительства и ЖКХ РФ от 9 февраля 2021 г. №53/пр. Устанавливаемая категоричность не отражает условий осуществления движения транспорта и пешеходов в населенных пунктах

Предлагаемая классификация УДС для Южно-Сахалинска является преемственной классификацией Генерального плана и основывается на положениях СП 42.13330.2016.

Классификация, приведённая в новой редакции СП 42.133300 (2016 года), также является избыточной для Южно-Сахалинска, но состав категорий улиц и дорог гораздо больше подходит к местным условиям. При этом имеется примечание 2 к таблице 11 СП 42.13330.2016, в котором допускается использовать неполный перечень категорий улиц и дорог, приведённый в таблице или дополнять его, в соответствии с местными условиями.

Для разработки предложений по классификации изучена сложившаяся в городе улично-дорожная сеть, проанализированы параметры улиц и дорог, учтены перспективы развития улично-дорожной сети и на этой основе разработаны предложения по составу категорий улиц и дорог в классификацию улично-дорожной сети Южно-Сахалинска.

В городском округе г. Южно-Сахалинск представлены следующие виды улиц и дорог:

- городские дороги общегородского значения скоростного движения;
- городские дороги общегородского значения регулируемого движения;
- улицы общегородского значения регулируемого движения;
- городские дороги районного значения;
- улицы районного значения;
- улицы в зонах жилой застройки;
- улицы в общественно-деловых и торговых зонах;
- улицы в производственных зонах;
- дороги в производственных зонах и на других территориях;
- проезды общего пользования;
- пешеходные улицы и площади.

Анализ существующего транспортного каркаса показал, что каркас улично-дорожной сети Южно-Сахалинска имеет прямоугольную структуру и выраженную направленность север-юг. В этой связи, основные корреспонденции реализуют магистрали меридиональной ориентации. При этом, широтные направления, играющие в основном перераспределительную роль, не обладают достаточной пропускной способностью.

Предлагаются мероприятия по усилению и дублированию основных городских магистралей меридиональной ориентации, а также формирование широтных направлений.

К мероприятиям по формированию меридиональных направлений относятся:

- формирование западного магистрального направления Западный обход г. Южно-Сахалинска от автодороги А 391 «Южно-Сахалинск – Корсаков» до автодороги А-393 «Южно-Сахалинск – Оха»;

- формирование Восточного магистрального направления от автодороги 64 ОП РЗ 64А-15 «Луговое-Уюн» до автодороги А393 "Южно-Сахалинск – Оха». Направление включает в себя: реконструкцию и продление на север ул. Комсомольская, участок автодороги регионального значения «Восточный обход Южно-Сахалинска». Продолжением Восточного направления на юг является продление ул. Горького от Больничной ул. далее в створе улиц Зимы и Просторной до автомобильной дороги 64Н-7 Лиственничное–Охотское, но по планировочным параметрам не является магистральным;

- формирование Центрального магистрального направления вдоль отвода железной дороги (с последующим задействованием отвода<sup>4</sup>) от автодороги А 391 «Южно-Сахалинск – Корсаков» до автодороги регионального значения 64ОПРЗ, 64К-9 Северо-западный объезд г. Южно-Сахалинска;

- формирование магистральной улицы общегородского значения в составе существующей Железнодорожной улицы с продлением ее на север в створе улиц Трудовая и Котикова;

- формирование магистральной улицы общегородского значения от автомобильной дороги 64К-15 Дальнее-Елочки-16 км до ул. Лермонтова.

К мероприятиям по формированию широтных направлений относятся:

- формирование магистральной улицы общегородского значения – продление ул. Пуркаева до Западного обхода г. Южно-Сахалинска;

- формирование магистральной улицы районного значения – продление ул. Пограничная до ул. Лермонтова;

- формирование магистральной улицы общегородского значения – продление проспекта Победы до автодороги 64А-8 Юго-Западный объезд г. Южно-Сахалинска;

---

<sup>4</sup> Возможно в случае принятия решения о выводе железнодорожных путей с территории городского округа

- формирование магистральной улицы общегородского значения – продление ул. Лесная до автомобильной дороги 64К-15 Дальнее-Елочки-16 км с возможностью выхода на Западный обход г. Южно-Сахалинска посредством участка автомобильной дороги 64К-15 Дальнее-Елочки-16 км;

- формирование магистральной улицы районного значения вблизи ул. Мечты планировочного района Луговое от магистральной улицы общегородского значения – продления ул. Комсомольская до Западного обхода г. Южно-Сахалинск;

- формирование магистральной улицы общегородского значения в створе ул. 3-я Строительная от Восточного обхода г. Южно-Сахалинск до магистральной улицы районного значения в районе Новая Деревня;

- формирование магистральной улицы общегородского значения в створе переулка Горького от Восточного обхода г. Южно-Сахалинск до Западного обхода г. Южно-Сахалинск.

Мероприятия по строительству Восточного и Западного обходов Южно-Сахалинска формируют внешний контур автодорог основного городского образования. Благодаря продляемым существующим поперечным направлениям (ул. Пуркаева, проспект Победы, ул. Пограничная, ул. Сахалинская, ул. Лесная, переулок Горького), а также создаваемым направлениям (в створе ул. Мечта, ул. 3-я Строительная) автомобильный транспорт имеет возможность выхода на внешний контур улично-дорожной сети, не загружая улично-дорожную сеть центральной и периферийных частей городского образования.

Внутригородские корреспонденции поддерживаются существующими магистральными направлениями Проспект Мира, ул. Ленина, ул. Комсомольская (с продлением), ул. Железнодорожная с возможностью перераспределения посредством ул. Дорожная, Фархутдинова, Пуркаева, Пограничная, пр-т Победы.

С целью обеспечения транспортного обслуживания западных территорий и разгрузки северной части срединной территории предлагается к формированию направление Проспект Победы – ул. Восточная – продление ул. Лесная).

Планируемое интенсивное развитие Северной периферийной части города подержано предлагаемой структурой улично-дорожной сети. Помимо формируемых Западного и Восточного обхода, предлагается организовать поперечную магистральную связь общегородского значения в створе переулка Горького, а также сеть магистральных районных улиц с обеспечением их выхода на связи городского значения: ул. 2-ю Хабаровскую, переулок Горького, продление ул. Комсомольская. Данные мероприятия обеспечат распределение транспортных потоков существенного объема, прогнозируемого в связи с развитием территории севера города, высокий уровень транспортного обслуживания территории с нормативным доступом к линиям общественного транспорта.

Сформированный таким образом каркас улично-дорожной сети представляет собой устойчивую структуру. Наличие альтернативных связей в меридиональном и широтном направлениях обеспечивают надежность магистрального каркаса.

Протяженность планируемой улично-дорожной сети представлена в Таблице 21.

Таблица 21 – Протяженность планируемой улично-дорожной сети

Показатели	Единица измерения	Количество
Общая протяженность улиц и дорог в границах городского округа, в том числе:	км	390,8
Федеральные дороги	км	15,1
Региональные дороги		132,8
Магистральные улицы общегородского значения, регулируемого движения	км	96,4
Магистральные улицы районного значения	км	146,5

## 19. ПРОГНОЗ УРОВНЯ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ, ПАРАМЕТРОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Для проведения прогнозирования был выполнен следующий комплекс работ: проведен анализ динамики роста парка автомобилей с 2011 по 2020 гг.; проведен анализ ожидаемой динамики роста населения Южно-Сахалинск, представленный в настоящей работе; проведен анализ динамики роста автомобилизации с 2011 по 2020 гг.; произведена аппроксимация значений с помощью математических методов (функции прогнозирования стандартных программ) в сочетании с графо-аналитическим и экспертными методами оценки; учтена целевая установка – торможение развития автомобилизации за счет проведения мероприятий по развитию массовых видов транспорта, а также улучшения условий в городе для велодвижения, формирования удобных пешеходных связей.

Наряду с этим, для определения ожидаемой величины парка легковых автомобилей, был проведен расчет ожидаемого количества семей в городе и принята целевая установка «считать в среднем 1 автомобиль на 1 семью». Тогда расчетная формула принимает вид:

$$P = 1 \times b; \quad b = N / n,$$

где  $P$  – численность парка автомобилей, принадлежащих жителям города;

$b$  – количество семей в городе;

$N$  – численность населения города.

$n$  – средняя численность семьи;

По расчетам получились следующие результаты: при средней численности семьи 2,6 чел. (взято по аналогии с существующим положением) – парк личных автомобилей на расчетный срок может составить 85,4 тыс. ед. при

средней численности семьи 2,7 чел. (взято с учетом возможного роста численности семьи) – парк личных автомобилей на расчетный срок может составить 82,0 тыс. ед. Результаты расчетов по разным вариантам оказались очень близкими.

Результаты прогнозирования представлены в Таблице 22

Численность парка легковых автомобилей Южно-Сахалинска, как ожидается, достигнет следующих величин:

- на 2030 г. – все легковые автомобили - 80,0 тыс. ед., в том числе принадлежащие населению - 75,0 тыс. ед. Уровни автомобилизации - соответственно 380 ед. на 1000 жителей и 360 ед. на 1000 жителей.

- на 2040 г. – все легковые автомобили - 88,0 тыс. ед., в том числе принадлежащие населению - 82,0 тыс. ед. Уровни автомобилизации - соответственно 400 ед. на 1000 жителей и 370 ед. на 1000 жителей.

Полученные прогнозные данные целесообразно учитывать при проведении расчетов требуемого количества машино-мест, при расчетах ожидаемых объемов пассажирских перевозок на легковом транспорте, при расчетах распределения объемов выезда пассажиров с территорий жилой застройки и др.

Таблица 22. Ожидаемая динамика автомобилизации в Южно-Сахалинске

Показатели	Периоды времени (на конец года)		
	2020 г.	2030 г.	2040 г.
Численность парка автотранспортных средств, тыс. ед.			
Все категории	103,8	118,0	128,0
Все легковые автомобили	74,0	80,0	88,0
Легковые автомобили личной принадлежности	69,1	75,0	82,0
Уровень автомобилизации, ед. на 1000 жит.			
Все категории	500	564	580
Все легковые автомобили	356	380	400
Легковые автомобили личной принадлежности	333	360	370

## 20. ПРОГНОЗ ПОКАЗАТЕЛЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения призваны сократить количество и тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий.

Мероприятия по повышению безопасности движения могут состоять из следующих.

1. Локальные мероприятия, реализуемые преимущественно в очагах аварийности, с целью ликвидации таких очагов. В зависимости от преобладания различных видов дорожно-транспортных происшествий данные

мероприятия  
в себя:

включают

- планировочные мероприятия (организация канализированного движения, изменение геометрических параметров и др.);
- обеспечение безопасности пешеходного движения;
- корректировку дислокации автобусных остановок;
- оптимизацию светофорного регулирования с учетом требований безопасности движения;
- внедрение современных систем управления и контроля движения.

2. Сетевые мероприятия, реализуемые на территории всего муниципального образования. Такие мероприятия включают в себя:

- функциональную классификацию улично-дорожной сети и последовательное доведение условий движения в соответствии с их классом;
- создание пешеходных зон и зон движения общественного транспорта;
- ограничение скоростей движения и доступа на отдельных территориях;
- внедрение интеллектуальных транспортных систем, коммуникация всех участников дорожного движения, своевременное информирование.

В рамках настоящей Программы целесообразно рассматривать мероприятия, направленные на улучшение параметров улично-дорожной сети за счет реконструкции и строительства объектов транспортной инфраструктуры. Такие мероприятия непосредственно влияют на повышение безопасности в очагах аварийности.

При прогнозировании показателей безопасности дорожного движения принимается снижение аварийности за счет планировочных мероприятий в местах концентрации дорожно-транспортных происшествий. При проведении строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры необходимо выполнить весь комплекс работ, направленных на снижение количества и тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий, что в конечном счете приведет к ликвидации очага аварийности. Вероятность снижения числа дорожно-транспортных происшествий в результате реализации мероприятий программы комплексного развития транспортной инфраструктуры принимается в соответствии с ОДМ 218.4.004-200 «Руководство по устранению и профилактике возникновения участков концентрации дорожно-транспортных происшествий при эксплуатации автомобильных дорог».

Исходя из планируемых сроков реализации мероприятий ежегодное количество случаев дорожно-транспортных происшествий в существующих местах данных происшествий составит 266 случаев в год (в настоящее время – 309), т.е. снизится на 14%.

## **21. ПРОГНОЗ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ И ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ**

Вопросам формирования экологически ориентированной транспортной системы уделяется огромное внимание во всех успешных городах мира. Показатели транспортной доступности и плотности улично-дорожной сети являются одними из основных индикаторов комфортного города. В то же время транспортная инфраструктура современных городов остается главным загрязнителем окружающей среды, влияет на экологическую безопасность города и негативно сказывается на здоровье горожан.

### **21.1. Прогноз воздействия автотранспорта на состояние воздушного бассейна**

Автомобили являются основным источником химического загрязнения городской среды и основным фактором акустического дискомфорта. Как указывалось в разделе 2.1, в городском округе «Город Южно-Сахалинск» доля выбросов в атмосферный воздух автотранспорта составляет 90% от общего валового объема выбросов всех источников. В качестве основной экологической проблемы в сфере транспорта респонденты обозначили слишком большой (по оценкам некоторых экспертов один из самых больших в РФ) парк личных автомобилей.

Практика перемещения по городу на индивидуальном автотранспорте и неготовность отказаться от него в силу дешевизны покупки автомобилей, а также отсутствия «выигрыша» при переходе на общественный транспорт свидетельствует о сложности трансформации сложившейся ситуации. Так, 38% опрошенных жителей Южно-Сахалинска не готовы пересаживаться на общественный транспорт ни при каких условиях, а 60% выделяют в качестве значимой транспортной проблемы низкое качество автомобильных дорог.

По мнению зарубежных экспертов, для городского округа «Город Южно-Сахалинск» в части снижения негативного воздействия транспортной системы на экологическое качество городской среды ключевыми направлениями являются:

- создание выделенных полос под автобусное сообщение, особенно на крупнейших продольных улицах;
- увеличение частоты движения общественного транспорта;
- расширение и уплотнение маршрутной сети, обеспечение связи между периферийными районами города в обход центра;
- вывод грузового и транзитного движения за пределы городской черты (Западный обход);
- развитие велосипедного движения и пешеходных коммуникаций.

В целом предлагается кардинально изменить структуру использования транспорта (Таблица 24.1).

Таблица 24.1. Соотношение пользования видами транспорта

Вид транспорта	Доля (%)	
	Существующее положение	Прогноз
Индивидуальный транспорт	56	30
Общественный транспорт	20	35
Велосипеды	Менее 1	5
Пешеходные коммуникации	23	30

Особое внимание уделяется развитию экологически безопасных видов перемещения. Предлагаемый подход к проектированию призван изменить ситуацию с тем, как в настоящее время воспринимается и используется городская улично-дорожная сеть. Городские улицы – это не только пространство для автомобилей, но и пространство для общественного транспорта, велосипедов и пешеходов. Приоритет, отдаваемый движению и парковке автотранспорта при проектировании улиц, препятствует развитию других видов транспорта, в конечном итоге подрывая ценность города как пространства для людей.

Стремление развивать дорожную инфраструктуру вслед за ростом автомобильного трафика приводит к расширению имеющихся и строительству новых дорог, что, в свою очередь, ведет к дальнейшему увеличению трафика за счет роста востребованности личного автотранспорта. Это означает, что строительство новых дорог дает кратковременное преимущество в виде снижения загруженности дорожной сети, однако почти все выгоды от расширения дорожной сети так или иначе будут нивелированы в долгосрочной перспективе в связи с неизбежным ростом ее востребованности. Вместо строительства новых улиц и дорог, необходимо переосмысление транспортной системы с приоритетом развития экологичных видов перемещения (автобусное сообщение, перемещение пешком и на велосипеде).

Такой подход будет способствовать развитию городского населенного пункта г. Южно-Сахалинск как экологически чистого и привлекательного города для жизни, что будет достигаться посредством поэтапного снижения доли перемещений индивидуальным автотранспортом в общей мобильности населения.

При этом понимается, что данная задача не может быть решена в короткие сроки, и должна решаться одновременно с реализацией других мер по устойчивому развитию городского округа. Применение данного подхода будет способствовать достижению следующих целей:

- стимулировать развитие различных видов и средств индивидуального перемещения по городу и обеспечить доступность основных товаров и услуг в разное время года в пределах 5-15 мин. пешей доступности;

- сформировать образ оживленного, экологически чистого города, привлекательного для квалифицированных и мотивированных специалистов и предоставляющего равные возможности для самореализации.



Специалистами ТИЦ ГАУ «Институт Генплана Москвы» была разработана транспортная модель для города с учетом градостроительного и транспортного развития. На основании данных Модели был произведен расчет массы выбросов и расчет рассеивания загрязняющих веществ с учетом перспективного развития транспортной системы городского округа «Город Южно-Сахалинск».

Расчеты велись по площадке 47750/54700 с шагом 500 м. Количество источников – 2068, расчетных узлов – 10654.

Расчетные максимальные концентрации от совокупности передвижных источников с учетом развития улично-дорожной сети представлены в Таблице 24.2.

Таблица 24.2. Результаты проведенных расчетов

Вещество	Критерии качества атмосферного воздуха				Максимальные расчетные значения концентраций загрязняющих веществ, доли ПДК м.р.	Наименование магистрали с превышением 1 ПДК
	Класс	ПДК м.р.	ПДК с.р.	ОБУВ		
NO <sub>2</sub>	3	0,20	0,10	-	2,15	2-я Хабаровская ул., ул. Дружбы, ул. Украинская, проспект Мира, Трудовая ул., ул. Ленина, проспект Победы, ул. Холмская, ул. им. И.П. Фархутдинова, Памятная ул. автодорога «г. Южно-Сахалинск - г. Долинск»
NO	3	0,4	0,06	-	0,17	-
Сажа	3	0,15	0,05	-	0,32	-
SO <sub>2</sub>	3	0,50	0,05	-	0,01	-
CO	4	5,00	3,00	-	0,31	-
Бенз(а)пирен	1	-	0,000001	-	0,00	-
Формальдегид	2	0,05	0,01	-	0,05	-
Бензин	4	5,00	1,50	-	0,03	-
Керосин	-	-	-	1,20	0,16	-
Группа веществ неполной суммации (азота оксид и серы диоксид)	-	-	-	-	1,35	ул. Дружбы, ул. им. И.П. Фархутдинова, Памятная ул. автодорога «г. Южно-Сахалинск - г. Долинск»

Проведенные расчеты загазованности примагистральных территорий свидетельствуют о том, что превышение допустимого уровня атмосферного воздуха зафиксировано, также как и в настоящее время, по диоксиду азота и группе веществ с эффектом неполной суммации (азота оксид и серы диоксид). Максимальное значение концентраций по диоксиду азота и группе суммаций (азота оксид и серы диоксид) отмечаются в границах проспекта Мира, улицы Дружбы, улицы им. И.П. Фархутдинова, Памятной улицы, автодороги «г. Южно-Сахалинск - г. Долинск» и составляют 1,00-2,15 ПДК м.р. и 1,00-1,35 ПДК м.р. соответственно.

Результаты проведенных расчетов свидетельствуют о том, что, несмотря на развитие улично-дорожной сети и увеличение транспортных потоков, максимальные концентрации загрязняющих веществ, выбрасываемых двигателями автомобилей, снизятся к 2042 году (Таблица 24.3).

Развитие улично-дорожной сети города будет способствовать улучшению режима движения и повышению средней скорости транспортных потоков, что позволит минимизировать транзитный поток грузовых автомобилей через центральную часть города и избежать перепробега транспортных средств. За счет этого по всем магистралям города, особенно его центральной части, сократятся выбросы загрязняющих веществ.

Таблица 24.3. Сравнительный анализ результатов расчета на существующее положение и на период до 2042 года

Вещество	Максимальные расчетные значения концентраций загрязняющих веществ, доли ПДК м.р.		Динамика, (±) доли ПДК
	Существующее положение	Прогноз	
NO <sub>2</sub>	5,30	2,15	-3,15
NO	0,43	0,17	-0,26
Сажа	0,35	0,32	-0,03
SO <sub>2</sub>	0,02	0,01	-0,01
CO	0,23	0,31	+0,08
Бенз(а)пирен	0,00	0,00	-
Формальдегид	0,04	0,05	-0,01
Бензин	0,04	0,03	-0,01
Керосин	0,18	0,16	-0,02
Группа веществ неполной суммации (азота оксид и серы диоксид)	3,32	1,35	-1,97

Улучшение состояния атмосферного воздуха на перспективу ожидается за счет следующих факторов:

Во-первых, предусматривается применение альтернативных видов топлива (сжатого природного газа, сжиженных нефтяных газов, т.д.). При

использовании природного газа выброс автомобилями вредных компонентов сокращается в 3-5 раз, хотя расход горючего в двигателях внутреннего сгорания больше (при этом экономится нефть).

Во-вторых, реализуются мероприятия административного характера: ограничения на въезд, запреты на парковку в центре городского населенного пункта г. Южно-Сахалинск, организация централизованных парковочных мест в городе.

В-третьих, приоритетное развитие получает общественный транспорт на основе автобусного сообщения (BRT - Bus Rapid Transport).

## **21.2. Прогнозная оценка воздействия транспортной инфраструктуры на акустическую среду**

Приоритетным направлением в части улучшения экологической ситуации и создания комфортных условий для проживания населения является создание благоприятной акустической среды.

На перспективу основным внешним источником шума по отношению к существующей и проектируемой застройке будет оставаться автомобильный и железнодорожный транспорт. Развитие авиационного сообщения не приведет к увеличению акустического влияния от пролета самолетов на городскую территорию по сравнению с существующим положением.

Уровни шума от автотранспортных потоков на расчетный срок установлены в соответствии с данными о характеристиках транспортных потоков, представленных ТИЦ ГАУ «Генплана Москвы».

Проведенные расчеты свидетельствуют о том, что перспективное развитие улично-дорожной сети не приведет к значительному изменению уровней шума от транспортных потоков на существующих улицах и проездах. Изменение эквивалентных уровней шума в сторону уменьшения или увеличения на отдельных участках улиц и проездов составит в пределах 1-3 дБА. Максимальные уровни шума по сравнению с существующим периодом не изменятся. При этом сохраняется вероятность формирования неблагоприятной акустической ситуации в новой жилой застройке, когда уровни шума могут превышать нормативные показатели на 8-18 дБА.

В проекте Генерального плана рассматриваются предложения по выносу железнодорожной ветки из центральной части города. Показатели движения поездов по новому направлению не установлены, в связи с этим шумовые характеристики на расчетный срок принимаются аналогичными существующим показателям, приведенным в разделе «Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения».

Вместе с тем, следует ожидать, что в связи с устройством новых путей, при котором будут применяться современные материалы и технологии, а также использоваться современный подвижной состав, максимальные уровни шума могут существенным образом уменьшиться – на 7-10 дБА. Эквивалентные

уровни шума также будут уменьшаться, несмотря на возможный рост интенсивности движения поездов. На участке железной дороги, по которому предлагается организация пассажирского движения в район аэропорта, эквивалентные и максимальные уровни шума составят соответственно 47 и 72 дБА.

Строительство Центрального магистрального направления вдоль отвода железной дороги (с последующим задействованием отвода в случае решения о выводе железнодорожных путей с территории городского округа) позволит перераспределить движение автомобилей с проспекта Мира, что в свою очередь даст возможность устройство линии для обособленного движения пассажирского транспорта по проспекту. При этом уровень шума от потока автотранспорта, проходящего по проспекту Мира на отдельных участках проспекта, уменьшится по сравнению с существующим положением на 3-5 дБА. Уровни шума от предлагаемой автодороги составят от 65 до 70 дБА. При проектировании и строительстве дороги должны быть реализованы шумозащитные мероприятия по отношению к существующей и проектируемой жилой застройке.

При размещении новой жилой многоэтажной и усадебной малоэтажной застройки должны обеспечиваться требования к допустимым уровням шума, установленным в СанПиН 1.2.3685-21, СП 51.13330.2016.

Перспективное функциональное использование городской территории предусматривает преимущественное развитие жилых зон города изолированно от основных источников шума. Вдоль наиболее шумных магистралей, включая железную дорогу, предусматривается развитие смешанной жилой и общественной застройки, в которой рациональное размещение зданий с различным допустимым шумовым режимом будет способствовать комфортным условиям проживания населения.

Для поэтапного обеспечения нормативных требований к допустимым уровням звука на территории и в помещениях жилой и общественной застройки в составе «Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры» предусматривается комплекс мероприятий по шумозащите.

Анализ опыта применения различных средств и методов шумозащиты, накопленный в Российской Федерации и во многих странах мира, свидетельствует о том, что достижение нормативных санитарно-гигиенических требований к допустимым уровням звука на территориях различного функционального назначения может достигаться только при комплексном применении средств и методов шумозащиты, включая планировочные приемы.

На перспективу основным источником шума в городском округе «Город Южно-Сахалинск» останется транспортная система города. В связи с этим основные условия улучшения акустического состояния на территории и в застройке связаны с обеспечением нормативных санитарно-гигиенических показателей при развитии транспортной системы. При строительстве и реконструкции транспортных магистралей должны предусматриваться

мероприятия, обеспечивающие снижение уровней шума в застройке, размещаемой в зоне акустического влияния транспортного источника, при этом необходимо учитывать затраты на их реализацию.

Первостепенное внимание должно быть уделено принятию планировочных решений, обеспечивающих исключение контактов между объектами, являющимися источниками шума и жилой застройкой. Целесообразно прокладывать линейные сооружения, по которым осуществляются преимущественно внешние транспортные связи города в одних коридорах, которые по возможности должны быть изолированы от жилой застройки.

При размещении застройки в зонах, где могут быть превышены допустимые уровни звука, здания жилого и общественного назначения должны иметь уровни звукоизоляции ограждающих конструкций, обеспечивающих выполнение санитарно-гигиенических нормативов к допустимым уровням шума в жилых и рабочих помещениях.

Наиболее эффективные меры, направленные на снижение шума на основных городских магистралях и внутриквартальной территории, связаны с развитием общественного транспорта и переносом грузового и транзитного движения на магистрали, проходящие вне жилой застройки. Огромную роль в создании благоприятной акустической среды играет формирование зон, свободных от транспорта, или зон с запрещением движения шумных транспортных средств.

### **21.3. Анализ прогнозного воздействия аэродрома на состояние окружающей среды**

Авиационный шум остается доминирующей экологической проблемой для территорий, где расположены аэродромы, поскольку он непосредственно влияет на экологическое качество жизни местного населения. В России земли вокруг аэропортов рассматриваются градостроителями преимущественно как зона отрицательного воздействия на окружающие поселения от крупного объекта транспортной инфраструктуры. Данный фактор пока воспринимается как преграда для качественного развития территорий, где защита прилегающих территорий от негативного воздействия аэропорта (шума, загрязнения атмосферного воздуха, электромагнитного излучения) – одна из первостепенных задач.

Соблюдение регламентов использования территорий в пределах седьмой подзоны приаэродромной территории приводит к тому, что городские земли Южно-Сахалинска подвергаются тотальному запрещению размещения новой жилой застройки и социальных объектов.

Опыт зарубежных стран свидетельствует о возможности учета интереса градостроителей, авиации и жителей на урбанизированных территориях вблизи аэропортов. Международная организация гражданского транспорта (ИКАО) рекомендует "сбалансированный подход" к решению данной проблемы, что

включает в себя 4 главных вопроса: планирование и управление землепользованием, эксплуатационные приемы и ограничения, сокращение шума в источнике, организация малошумных траекторий полетов.

Строгие нормативы шумового воздействия стимулировали разработку малошумных технологий для новых воздушных судов. Наибольшее снижение авиационного шума было достигнуто за счет совершенствования технологий двигателей.

Одним из самых актуальных вопросов остается проблема обеспечения комфортных условий проживания населения в седьмой подзоне приаэродромной территории. В проекте свода правил «Территории приаэродромные. Правила градостроительного проектирования» (ГАУ «Институт Генплана Москвы», 2020) разработана система требований к функционально-планировочным и пространственным решениям застройки с целью обеспечения безопасности авиационной деятельности и исключения негативного воздействия оборудования аэродрома и полетов воздушных судов на здоровье человека и окружающую среду.

Осуществлена дифференциация объектов, допустимых к размещению на приаэродромных территориях, по условиям необходимой шумозащиты при эквивалентных показателях шума в дневное и ночное время суток.

Впервые определены показатели уровней звукоизоляции ограждающих конструкций для помещений объектов различного назначения (жилых, учебных, лечебных, административных, культовых, научно-исследовательских, офисных и пр.) при размещении их в седьмой подзоне приаэродромной территории (Таблица 24.4).

Таблица 24.4. Показатели уровней звукоизоляции ограждающих конструкций для помещений, защищаемых от шума, при размещении объектов на приаэродромной территории

Назначение помещений в зданиях и сооружениях	Уровень звукоизоляции ограждающих конструкций при эквивалентных уровнях, день/ночь, дБА		
	56–60/ 46–50	56–60 /51–55	61–65/ 56–60
Палаты, кабинеты врачей в стационарах лечебных учреждений, медицинских центрах, домах сестринского ухода, хосписах, реабилитационных и геронтологических центрах, санаторно-курортных учреждениях	25	30	35
Кабинеты врачей в амбулаторно-поликлинических организациях, диспансерах	25	25	30

Жилые комнаты квартир, спальные помещения школ-интернатов, домов-интернатов для инвалидов и лиц старшего возраста, для детей-инвалидов	20	25	30
Классы и учебные кабинеты общеобразовательных организаций, групповые ячейки дошкольных образовательных организаций, аудитории профессионального образования, высшего, среднего и дополнительного образования; читальные залы библиотек, медиатек, зрительные залы клубов, конференц-залы, залы судебных заседаний, культовые здания	20	20	25
Жилые комнаты гостиниц и общежитий	15	20	25
Рабочие помещения и кабинеты научно-исследовательских организаций, проектных и конструкторских организаций; административных и офисных зданий	10	10	15

За рубежом широко используется «Мастер-планирование» приаэродромных территорий, которое включает анализ, рекомендации и предложения по градостроительному, транспортному, экономическому и социальному развитию, представляемых в виде обоснований и схемы пространственно-планировочной организации территории. В мастер-планах учитываются: пространственная интеграция приаэродромной территории в городскую ткань, минимизация негативного антропогенного воздействия с сохранением ценного биоразнообразия, ориентированность на инновации и создание комфортной для жизни и работы среды.

Стремление к пространственной интеграции состоит в планировании мероприятий, нацеленных, во-первых, на улучшение транспортной связности аэропорта и города, и, во-вторых, на формирование непрерывной сети общественных пространств, соединяющей приаэродромную территорию и смежные районы города.

Минимизация негативного антропогенного воздействия выражается в защите, восстановлении и совершенствовании существующих природных ландшафтов.

Анализ зарубежного и отечественного опыта позволяет подготовить рекомендации по использованию приаэродромной территории Южно-Сахалинска:

- интеграция аэропорта в природный ландшафт посредством озеленения неэффективно используемых пространств;

- сохранение существующих элементов природного каркаса на приаэродромной территории;
- создание «зеленых коридоров», связывающих приаэродромную территорию в единую экологическую сеть;
- размещения объектов технических видов спорта, лыжных баз, велотрекков, велодорожек и иных объектов, для которых не установлены ограничения к допустимым уровням шума;
- снижение шумового воздействия аэропорта посредством ландшафтного дизайна и применения приемов звукоизоляции ограждающих конструкций для помещений, защищаемых от шума, при размещении объектов на приаэродромной территории;
- размещение аграрных объектов и развитие тепличного хозяйства;
- размещение промышленных и логистических объектов при условии обеспечения безопасности полетов и бесперебойного функционирования радиотехнического оборудования и авиационной электросвязи.

Таким образом, определение роли аэродрома Южно-Сахалинск (Хомутово) в рамках программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа «Город Южно-Сахалинск» является жизненно важной частью процесса планирования. Необходимо учитывать тот факт, что, с одной стороны, территории не являются статическими системами и находятся в постоянном развитии, с другой стороны, законодательная база по использованию приаэродромных территорий также может трансформироваться.

В долгосрочном планировании использования территорий, окружающих аэродром, важно вовлечение в этот процесс всех заинтересованных сторон, что позволяет избежать возможных конфликтов различных форматов землепользования вблизи аэродрома.

## **22. ПРИНЦИПАЛЬНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ИХ УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПО ЦЕЛЕВЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ (ИНДИКАТОРАМ) РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА**

Рассмотрено два принципиальных варианта развития транспортной инфраструктуры Южно-Сахалинска. Вариативность мероприятий заключается в объеме мероприятий по развитию видов общественного транспорта и введению ограничений пользования легковым транспортом, а также в целевом соотношении пользования видами транспорта. Варианты рассмотрены на объемы социально-экономического развития городского округа, заложенные в генеральном плане Южно-Сахалинска.

**Вариант «Инерционный».** Целевой показатель пользования общественным транспортом на существующем уровне - 40%. Вариант



предполагает развитие улично-дорожной сети города в объемах решений генерального плана. При этом развитие системы общественного транспорта инерционное - заключается в развитии маршрутной сети регулярных автобусных маршрутов в соответствии с развитием магистральной улично-дорожной сети. Вариант предполагает сохранение движения пригородных рельсобусов в существующем режиме.

**Вариант «Развитие устойчивой мобильности».** Целевой показатель пользования общественным транспортом – 50% - 55%. Вариант предполагает развитие улично-дорожной сети города в объемах решений генерального плана. Помимо развития улично-дорожной сети, данный вариант предполагает организацию линии магистральных автобусных маршрутов на обособленном полотне проезжей части по ул. Проспект Мира по принципу BRT. Для повышения скорости сообщения на данной линии требуется пересмотр организации движения на пересечениях с проспектом Мира с целью обеспечения приоритетности движения выделенной линии, сокращения количества пересечений широтных направлений. При этом движение пригородных рельсобусов может быть сохранено в существующем режиме движения либо отменено.

Ориентируясь на целевой показатель пользования общественным транспортом, вариант предполагает введение зон ограничения паркования и системы администрирования парковочного пространства, развитие транспортно-пересадочных узлов с перехватывающими парковками, развитие сети пешеходных путей и велоинфраструктуры.

Оценка принципиальных вариантов с помощью мультимодальной транспортной модели показала, что в целом реализация мероприятий по развитию улично-дорожной сети в объемах заложенных генеральным планом необходима для обеспечения удовлетворительных условий транспортного обслуживания территории городского округа и показывает положительный эффект, выраженный в уровне загрузки транспортными потоками транспортной сети городского округа.

Вместе с тем, сохранение целевого показателя пользования общественным транспортом в объемах 40% не дает достаточного эффекта для обеспечения нормального режима работы улично-дорожной сети. Данный сценарий, при запланированных объемах реализации строительства улично-дорожной сети, не обеспечивает нормативные показатели транспортного обслуживания районов интенсивного развития (Северный городок, Уюн).

Таким образом, при запланированном росте транспортных нагрузок на расчетный срок в соответствии параметрами генерального плана, лишь совокупность мероприятий по развитию УДС и доведения среднего общегородского показателя доли пользования общественным транспортом до 50% - 55% (достижение прироста минимум на 10%) позволит обеспечить нормальный режим работы (от запаса до предела пропускной способности) практически всей улично-дорожной сети города. При этом для территорий

интенсивного развития северной части города доля пользования общественным транспортом должна приближаться к показателю 70%. Что доказывает необходимость развития линии общественного транспорта с элементами ускоренного движения (BRT или рельсобуса). На основе совокупности показателей в качестве предлагаемого к реализации определен вариант «Развитие устойчивой мобильности».

**23. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ)  
ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ  
ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ  
ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ  
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ  
ПАРАМЕТРЫ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТА, ОЧЕРЕДНОСТЬ  
РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ)**

В соответствии с предлагаемым вариантом развития транспортной инфраструктуры городского округа «Город Южно-Сахалинск» разработан перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

При формировании перечня мероприятий учтены решения генерального плана городского округа «Город Южно-Сахалинск» в части размещения объектов транспортной инфраструктуры, иных аспектов территориального развития, оказывающих влияние на развитие транспортной инфраструктуры.

Перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры разработан с учетом развития объектов социальной инфраструктуры, объектов коммунальной инфраструктуры в городском округе «Город Южно-Сахалинск», объектов транспортной инфраструктуры регионального и федерального значения.

Перечень мероприятий на 2023 г включает в себя:

- Автомобильные дороги регионального значения - реконструкция -7,8 км/ новое строительство – 0 км
- Магистральные улицы общегородского значения - реконструкция - 0,6 км / новое строительство – 0 км
- Магистральные улицы районного значения - реконструкция – 4,2 км / новое строительство- 10 км
- Строительство мостовых сооружений - 0

Перечень мероприятий на 2024 г включает в себя:

- Автомобильные дороги регионального значения - реконструкция – 0 км / новое строительство – 0 км
- Магистральные улицы общегородского значения - реконструкция – 0 км / новое строительство – 1,8 км

- Магистральные улицы районного значения - реконструкция – 0 км / новое строительство- 2,1 км
- Строительство мостовых сооружений - 0

Перечень мероприятий на 2025 г включает в себя:

- Автомобильные дороги регионального значения - реконструкция – 0 км / новое строительство – 0 км
- Магистральные улицы общегородского значения - реконструкция – 0 км / новое строительство – 1.6 км
- Магистральные улицы районного значения - реконструкция – 3.4 км / новое строительство- 4.9 км
- Строительство мостовых сооружений - 0

Перечень мероприятий на 2026 г включает в себя:

- Автомобильные дороги регионального значения- реконструкция -3.9 км / новое строительство – 4.6 км
- Магистральные улицы общегородского значения - реконструкция – 0 км / новое строительство – 1.1 км
- Магистральные улицы районного значения - реконструкция – 0 км / новое строительство- 1.7 км
- Строительство мостовых сооружений – 1 ед.

Перечень мероприятий на 2027 г включает в себя:

- Автомобильные дороги регионального значения- реконструкция – 6.7 км / новое строительство – 0 км
- Магистральные улицы общегородского значения - реконструкция - 0,8 км / новое строительство – 2.1 км
- Магистральные улицы районного значения - реконструкция – 0 км / новое строительство- 3,6 км
- Строительство мостовых сооружений – 2 ед.

Перечень мероприятий на 2028-2032 г включает в себя:

- Автомобильные дороги регионального значения- реконструкция -12,6 км / новое строительство – 5,8 км
- Магистральные улицы общегородского значения - реконструкция - 6,6 км / новое строительство – 5,9
- Магистральные улицы районного значения - реконструкция – 0,5 км / новое строительство- 9,3 км
- Строительство мостовых сооружений – 7 ед.
- Реконструкция мостовых сооружений – 6 ед.

Перечень мероприятий на 2042 г включает в себя:

- Автомобильные дороги регионального значения- реконструкция - 57,6 км / новое строительство – 25,8 км
- Магистральные улицы общегородского значения - реконструкция – 0 км / новое строительство – 30,5 км
- Магистральные улицы районного значения - реконструкция – 22,8 км / новое строительство- 39,4 км
- Строительство мостовых сооружений – 51 ед.
- Реконструкция мостовых сооружений – 1 ед.

Реализация мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры включает следующие действия:

- разработка проектной документации;
- строительство, реконструкция объекта транспортной инфраструктуры;
- проведение комплекса мероприятий по защите окружающей среды, восстановлению, реновации ландшафта, нарушенного при ведении строительных работ.

Конкретное содержание каждого мероприятия определяется техническим заданием на разработку проектной документации.

## **24.МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА**

Перечень мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта сформирован (сводная схема мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры отражена в Приложении) с учетом решений генерального плана городского округа «Город Южно-Сахалинск» и СТП Сахалинской области, находящейся в настоящее время на утверждении.

### **24.1.Внешний транспорт**

#### **24.1.1.Авиационный транспорт**

Мероприятия по развитию объектов внешнего транспорта включают в себя решения, касаются развития международного аэропорта «Хомутово» со строительством комплекса «Аэросити».

#### **24.1.2.Автомобильный транспорт**

Мероприятия заключаются в строительстве автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения:

- Строительство Западного обхода г. Южно-Сахалинска, включая мосты и иные дорожные сооружения
- строительство Восточного обхода г. Южно-Сахалинска
- Реконструкция автомобильной дороги Южно-Сахалинск – Оха на участке км 6 + 777 - км 13 +100, включая мосты и иные дорожные сооружения

- Реконструкция Северо-западного объезда г. Южно-Сахалинска, включая мосты и иные дорожные сооружения
- Реконструкция автомобильной дороги Луговое – Уюн, включая мосты и иные дорожные сооружения;
- Реконструкция автомобильной дороги 64К-33 Южно-Сахалинск – Синегорск
- Реконструкция автомобильной дороги 64К-34 Новоалександровск – Новая Деревня
- Реконструкция автомобильной дороги 64К-35 Дальнее –Елочки – 16км
- Реконструкция автомобильной дороги Подъезд к нижней станции гондольно-кресельной дороги туристической базы "Горный воздух", включая мосты и иные дорожные сооружения
- Реконструкция автомобильной дороги Подъезд к туристической базе "Горный воздух", включая мосты и иные дорожные сооружения
- Реконструкция Юго-западного объезда г. Южно-Сахалинска, включая мосты и иные дорожные сооружения
- Подъезд к аэропорту г. Южно-Сахалинска, включая мосты и иные дорожные сооружения
- Реконструкция автомобильной дороги 64К-36 Южно-Сахалинск – Корсаков
- Реконструкция автомобильной дороги Лиственничное - Охотское, включая мосты и иные дорожные сооружения

### 24.1.3. Железнодорожный транспорт

Мероприятия по развитию железнодорожного транспорта: строительство железнодорожного пути необщего пользования - обход г. Южно-Сахалинск. При этом сохраняется положение железнодорожного вокзала в Южно-Сахалинске.

Мероприятиями по развитию железнодорожной инфраструктуры предусматривается строительство железнодорожного депо

## 24.2. Внутренний транспорт

### 24.2.1. Развитие улично-дорожной сети

Мероприятия по развитию улично-дорожной сети Южно-Сахалинска определены генеральным планом городского округа Южно-Сахалинск. Мероприятия включают в себя развитие магистральной улично-дорожной сети. Проектируемая протяженность магистральной сети составит к 2042 году – 242,0 км.

## **25. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ, СОЗДАНИЮ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫХ УЗЛОВ**

### **25.1. Развитие транспорта общего пользования**

С целью повышения привлекательности и удобства общественного транспорта в качестве первоочередных мероприятий целесообразно реализовать следующие направления развития:

- Сформировать перечень остановочных пунктов, работающих с наибольшим пассажирообменом и подготовить мероприятия по возможному сокращению частот движения на проходящих через них маршрутах, например, за счёт использования подвижного состава различной вместимости.

- Выполнить локальный ремонт улично-дорожной сети (УДС), нанести дорожную разметку, установить знаки организации движения, обустроить наземные (регулируемые или нерегулируемые) пешеходные переходы через проезжую часть.

- Оборудовать заездные карманы для остановок НГПТ в соответствии с требованиями п. 5.3.1, 5.3.3.1 ГОСТ Р 52766-2007.

- Обустроить действующие остановочные пункты (установить павильоны ожидания, трафареты со списком маршрутов, направлениями и графиком движения).

- Обустроить новые остановочные пункты на действующих маршрутах для обеспечения нормативного расстояния между остановочными пунктами.

- По мере обновления и увеличения количества подвижного состава в транспортных предприятиях, желательно сократить интервалы движения на маршрутах в пределах 5 - 7 минут (час «пик», основные маршруты). В межпиковый период желательно поддерживать интервал 15–20 минут, либо работать по уличному расписанию. На маршрутах с небольшим пассажиропотоком, социально значимых, межрайонных и межобластных, работающих с увеличенным интервалом, необходимо предусматривать вывешивание расписания движения на остановочных пунктах на все периоды работы маршрутов.

- Необходимо провести обследования пассажиропотоков на всех маршрутах города. В том случае, если в результате обследований будут выявлены систематические отказы в посадке, необходимо рассмотреть возможность корректировки режимов движения, изменения вместимости подвижного состава, используемого на маршрутах.

- Определить потребность в строительстве отстойно-разворотных площадок и конечных станций и сформировать перечень мероприятий, направленных на технологическое обеспечение работы действующих маршрутов (регулирование, отстой, обеды водителей, помещения для кратковременного отдыха, отопление, водопровод, санузлы и т.д.).

- Разработать предложения по совершенствованию структуры управления и функционирования предприятиями НГПТ города Южно-Сахалинска с целью упорядочивания работы транспортных операторов различных форм собственности: исключение дублирования работы маршрутов; использование единого расписания; обеспечение равных условий при перевозках льготных категорий населения операторами всех форм собственности; создание единого диспетчерского центра управления; создание единой системы тарифов и платы за проезд и т.д.

На расчётный срок необходимо рассмотреть и реализовать более капиталоемкие мероприятия:

- Сформировать программу развития наземного городского пассажирского транспорта города Южно-Сахалинска, предусматривающую, в том числе, организацию ускоренного автобусного сообщения и движения городских маршрутов по выделенным полосам.

- Увеличить общее количество подвижного состава в соответствии с прогнозом увеличения численности населения, ростом мест приложения труда, развитием жилой застройки и т.д. Обеспечить возрастание доли подвижного состава большой вместимости в общей структуре парка подвижного состава.

- В случае выявления значительных устойчивых пассажиропотоков на УДС (например, по оси города с севера на юг) и прогнозного их увеличения, рассмотреть целесообразность организации пассажирского движения на внутригородском участке железной дороги с интенсивной тактовостью.

- Осуществить проектирование и строительство новых элементов улично-дорожной сети (с учётом возможной организации скоростного автобусного сообщения, движения по выделенным полосам и к существующим и возможным новым станциям городской железной дороги), организовать новые маршрутные связи.

- Продолжить развитие и обустройство транспортной инфраструктуры, строительство пересадочных узлов, ОРП, КС и т.д.

## **25.2.Создание транспортно-пересадочных узлов**

Создание транспортно-пересадочных узлов (далее ТПУ) в городе предусмотрено с целью обеспечения комфортного передвижения жителей за счет повышения привлекательности системы пассажирского транспорта и улучшения условий передвижения по улично-дорожной сети.

В соответствии с СП 395.1325800.2018 «Транспортно-пересадочные узлы. Правила проектирования» состав системы ТПУ классифицируют по назначению и функциональным характеристикам: межрегионального значения, регионального значения, районного значения, локального значения.

Создание интермодальной транспортной системы приведет к максимально комфортным условиям перемещения пассажиров по сети с минимальным временными затратами, включая максимальное взаимодействие всех видов транспорта.

В составе ТПУ необходимо предусматривать

1. Организацию пешеходного движения, размещение внеуличных и наземных пешеходных переходов. Основными принципами проектирования пешеходных коммуникаций являются:

- обеспечение безопасности пешеходного движения;
- обеспечение кратчайших пешеходных связей;
- обеспечение удобных пешеходных переходов к остановкам наземного пассажирского транспорта;
- мероприятия по принципу «сухие ноги».

Для обеспечения безопасности и комфорта пешеходного движения необходимо предусматривать тротуары нормативной ширины в соответствии с СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

2. Велотранспортную инфраструктуру. При создании велотранспортной системы города необходимо предусматривать:

- обеспечение безопасности всех участников движения и принцип беспрепятственной пересадки с одного вида транспорта на другой;
- организацию сети велотранспортных коммуникаций;
- станции велошеринга;

Габариты велопутей предусматриваются на основании таблицы 11.6 СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений». Пути велосипедного движения следует оборудовать знаками и разметкой в соответствии с ГОСТ Р 52289–2004 и ГОСТ Р 52290–2004.

Развитие велокультуры в городе способствует повышению качества жизни горожан, улучшению транспортной ситуации в городе.

3. Остановочные пункты скоростного внеуличного транспорта.

4. Остановки наземного городского пассажирского транспорта.

Работа наземного общественного транспорта в транспортно-пересадочных узлах, в основном, формируется на основании организации подвоза пассажиров к ТПУ по следующим вариантам:

- организация остановок непосредственно в составе ТПУ и транзитного движения маршрутов через территорию ТПУ;
- организация остановок и оборота подвижного состава маршрутов непосредственно в составе ТПУ;
- организация остановок, оборота подвижного состава и его кратковременного отстоя с выполнением необходимых технологических мероприятий непосредственно в составе ТПУ на специально оборудуемых ОРП.

Работа наземного общественного транспорта должна организовываться с учетом:

- исключения точек пресечения маршрутов общественного транспорта с другими видами транспорта и пешеходными путями;



- разнесения пешеходных коммуникаций и путей следования пассажиров к остановочным пунктам на посадку/высадку;

- приобретения проездных документов и оплаты проезда пассажирами до прохода на посадочные площадки.

- информирование пассажиров о работе общественного транспорта в составе ТПУ как непосредственно на площадках посадки-высадки, так и до прохода на посадочные площадки.

Остановочные пункты и ОРП наземного пассажирского транспорта общего пользования (автобус, троллейбус, трамвай) в составе транспортно-пересадочных узлов должны обустриваться с учётом СП 42.13330.2016. «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

Для обеспечения доступности остановочных пунктов наземного пассажирского транспорта общего пользования маломобильными группами населения, следует предусматривать пандусы, подъемники, лифты и другие устройства, повышающие доступность посадочных площадок.

5. Парковочное пространство для посадки/высадки пассажиров (маршрутных автобусов, такси). Размещение парковочных пространств для обслуживания объектов ТПУ необходимо в соответствии со списком, приведенном в п. 4.1.5; требуемое количество машино-мест определяется в соответствии с требованиями СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

6. Перехватывающие парковки. Реализация данных мероприятий позволит автомобилистам сэкономить время в пути, разгрузить загруженные участки улично-дорожной сети.

На данный момент в городе «Южно-Сахалинск» сформирована транспортная инфраструктура регионального значения со следующими видами транспорта:

- аэропорт: «Южно-Сахалинск (Хомутово)»;

- остановочные пункты скоростного внеуличного транспорта - железной дороги: «Новоалександровка», «Луговое», «Южно-Сахалинск-грузовой», «Южно-Сахалинск», «Пединститут», «Большая Елань», «Октябрьский», «Сити Молл», «Хомутово», «Христофоровка».

На основе существующих остановочных пунктов железной дороги Генеральным планом города предусмотрено формирование 5 ТПУ, определена классификация:

1. ТПУ «Южный въезд в город» (у пересечения А-391 «Южно-Сахалинск – Корсаков» и 64 ОП МЗ 64Н-7 «Лиственничное – Охотское»);

2. ТПУ «Аэропорт»;

3. ТПУ «Юго-Западный въезд в город» (у пересечения А-392 «Южно-Сахалинск – Холмск» и 64 ОП РЗ 64А-8 «Юго-западный объезд г. Южно-Сахалинска»);
4. ТПУ «Новоалександровка»;
5. ТПУ «Северный городок».

Программа развития транспортной инфраструктуры в части размещения транспортно-пересадочных узлов рассчитана по годам реализации:

1. Мероприятия на 2023 г.:
  - ТПУ «Новоалександровка»;
2. Мероприятия на 2024 г.:
  - ТПУ «Северный городок».
3. Мероприятия на 2025 г.:
  - ТПУ «Южный въезд в город» (у пересечения А-391 «Южно-Сахалинск – Корсаков» и 64 ОП МЗ 64Н-7 «Лиственничное – Охотское»);
4. Мероприятия на 2026 г.:
  - ТПУ «Юго-Западный въезд в город» (у пересечения А-392 «Южно-Сахалинск – Холмск» и 64 ОП РЗ 64А-8 «Юго-западный объезд г. Южно-Сахалинска»);
6. Мероприятия на 2028-2032 г.
  - ТПУ «Аэропорт»;

Создание многофункциональных пространственно и логистически развитых транспортно-пересадочных узлов создаст высокий уровень доступности к общественному транспорту для жителей города, удобство и комфорт пассажиров при пересадке, обеспечение безопасности, обеспечение перемещения людей с ограниченными возможностями.

## **26. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ЛЕГКОВОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА, ВКЛЮЧАЯ РАЗВИТИЕ ЕДИНОГО ПАРКОВОЧНОГО ПРОСТРАНСТВА**

Перечень мероприятий по развитию инфраструктуры легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства, сформирован на основании решений предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, определенного настоящей Программой.

Комплекс мероприятий по созданию единого парковочного пространства является эффективным инструментом управления транспортным спросом, включает действия по введению общих правил пользования городскими парковками, разработку и функционирование единой информационной системы о наличии и стоимости парковочных мест во всех планировочных районах. Размещение платных парковок на территориях общего пользования в центральной части города

необходимо для дестимулирования использования личного автомобиля для ежедневных поездок.

Точное расположение платных парковок, мощностные характеристики, размер платы за использование данных объектов должны определяться на основании технико-экономического обоснования с использованием инструментов макро- и микромоделирования.

Данный блок включает в себя:

- мероприятие по разработке технико-экономического обоснования введения зон платных парковок;

- строительство многоуровневых парковок местного значения.

Предлагается выделять следующие зоны регламентации парковки:

- Зона платного паркирования с высоким тарифом;

- Зона платного паркирования с средним тарифом;

- Зона платного паркирования с низким тарифом;

- Зона платного паркирования с минимальным тарифом;

Внутри зон могут быть определены дополнительные условия паркирования, например, оплата по высокому тарифу в определённый период суток, характеризующийся максимальной нагрузкой на улично-дорожную сеть.

Зоны платного паркирования с высоким тарифом оплаты парковки должны включать участки улично-дорожной сети с наиболее интенсивным движением маршрутов наземного городского пассажирского транспорта, улицы, примыкающие к территориям общественных объектов агломерационного и городского значения, участки улиц с интенсивным пешеходным движением.

Зоны платного паркирования с тарифами в диапазоне от среднего до минимального должны включать участки магистральных улиц, характеризующихся пределом и исчерпанием пропускной способности, с интенсивной частотой движения маршрутов наземного городского пассажирского транспорта.

При этом система паркирования должна предусматривать особый льготный режим для жителей домов, попадающих в зону платного паркирования.

Тарифную сетку оплаты парковки необходимо разработать в рамках отдельного проекта.

Система платного паркирования должна быть поддержана организацией платных парковок, обустроенных при въездах в города и зоны действия ограничений с интеграцией с маршрутами городского пассажирского транспорта.

Введение зон платной парковки возможно при создании инфраструктуры администрирования парковочного пространства, подразумевающее установку паркоматов, камер видеонаблюдения, оборудования «Smart parking», создания Центра координации парковочного пространства, разработку интерактивных карт парковок, мобильного приложения для упрощения оплаты парковки.

Таблица 29.1. Адресный перечень платных парковок Единого парковочного пространства городского округа город Южно-Сахалинск

Название/адрес парковки	Количество мест	Целевая стоимость
ул. Амурская 1	12	Минимальный тариф
ул. Амурская 8	5	Низкий тариф
ул. Амурская 12	15	Минимальный тариф
ул. Амурская 29	30	Низкий тариф
ул. Амурская 60	19	Средний тариф
ул. Амурская 62	15	Средний тариф
ул. Амурская 76	11	Высокий тариф
ул. Амурская 88	10	Высокий тариф
ул. Амурская 61	21	Средний тариф
Всего	135	
ул. Сахалинская 37	5	Низкий тариф
ул. Сахалинская 39	7	Низкий тариф
ул. Сахалинская 42	45	Минимальный тариф
Всего	57	
ул. Чехова 1	14	Минимальный тариф
ул. Чехова 2	3	Средний тариф
ул. Чехова 3	16	Минимальный тариф
ул. Чехова 6а	8	Средний тариф
ул. Чехова 7 (запад)	7	Средний тариф
ул. Чехова 7 (восток)	5	Средний тариф
ул. Чехова 29	7	Средний тариф
ул. Чехова 28	13	Средний тариф
ул. Чехова 29а	12	Средний тариф
ул. Чехова 60	8	Высокий тариф
ул. Чехова Минимальный тарифа	9	Низкий тариф
ул. Чехова 43	13	Минимальный тариф

Название/адрес парковки	Количество мест	Целевая стоимость
Всего	115	
ул. Дзержинского 44	15	Средний тариф
ул. Дзержинского 44	12	Средний тариф
ул. Дзержинского 72	10	Низкий тариф
ул. Дзержинского 72	9	Низкий тариф
ул. Дзержинского 105 ст. 5 (мира 105)	70	Минимальный тариф
ул. Дзержинского 40	17	Средний тариф
ул. Дзержинского 38	15	Средний тариф
ул. Дзержинского (сквер)	13	Средний тариф
ул. Дзержинского 34	5	Высокий тариф
ул. Дзержинского (сквер)	20	Высокий тариф
ул. Дзержинского (Сквер Памяти)	10	Высокий тариф
ул. Дзержинского 30	17	Высокий тариф
ул. Дзержинского 35	21	Высокий тариф
ул. Дзержинского 23	25	Средний тариф
ул. Дзержинского 21	19	Высокий тариф
Всего	278	
ул. им. Антона Буюклы 38	10	Высокий тариф
ул. им. Антона Буюклы 34	20	Высокий тариф
ул. им. Антона Буюклы (рядом с пр. Мира 106)	20	Средний тариф
Антон Буюклы 14	18	Минимальный тариф
Антон Буюклы 4А	30	Минимальный тариф
Всего	98	
ул. Хабаровская 67	25	Минимальный тариф
ул. Хабаровская 51	12	Низкий тариф
ул. Хабаровская 56	12	Высокий тариф

Название/адрес парковки	Количество мест	Целевая стоимость
ул. Хабаровская 49	3	Высокий тариф
ул. Хабаровская 44	19	Низкий тариф
ул. Хабаровская (рядом с Дзержинского 35)	5	Высокий тариф
ул. Хабаровская 29А	9	Средний тариф
ул. Хабаровская 17	10	Низкий тариф
ул. Хабаровская 38	29	Низкий тариф
ул. Хабаровская 2	8	Минимальный тариф
ул. Хабаровская (рядом с Комсомольской 154)	21	Минимальный тариф
Всего	153	
ул. Курильская (сквер Чехова)	15	Низкий тариф
ул. Курильская 59	25	Минимальный тариф
ул. Курильская 58	6	Низкий тариф
ул. Курильская 55	24	Минимальный тариф
ул. Курильская 46а	10	Низкий тариф
ул. Курильская 38	26	Минимальный тариф
Всего	106	
ул. Невельская 52	20	Минимальный тариф
ул. Невельская 46	12	Низкий тариф
ул. Невельская 44	20	Минимальный тариф
Всего	52	
ул. Карла Маркса (к востоку от пересечения с ул. Ленина с учетом проектируемой велодорожки)	100	Средний тариф
Всего	100	
Космонавта Поповича 79	15	Низкий тариф
Космонавта Поповича 110	10	Минимальный тариф
Космонавта Поповича 106А	12	Низкий тариф

Название/адрес парковки	Количество мест	Целевая стоимость
Космонавта Поповича 96	25	Минимальный тариф
Всего	62	
Итого по программе	1156	

## **27. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПЕШЕХОДНОГО И ВЕЛОСИПЕДНОГО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ**

Перечень мероприятий по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения сформирован с целью создания благоприятных условий для передвижения населения, формирования непрерывной системы велосипедного и пешеходного движения на территории всего города.

Рассмотрены следующие аспекты проектирования пешеходных путей сообщения:

- формирование непрерывной системы пешеходных коммуникаций и пространств;

- повышение безопасности и комфорта передвижения пешеходов по тротуарам;

- развитие системы пешеходных переходов через железнодорожные пути;

- развитие пешеходных коммуникаций и пространств для обслуживания территорий туристско-рекреационного назначения.

Пешеходную инфраструктуру в городе Южно-Сахалинск предлагается сформировать как целостную систему пешеходных коммуникаций и пространств, соединяющую места проживания, места приложения труда, общественные центры, зоны рекреации. В эту систему должны войти: уличные тротуары, пешеходные дороги, пешеходные переходы в уровне проезжей части и вне уровня проезжей части, пешеходные мосты.

Для реализации этой цели предлагается обеспечить непрерывность путей следования пешеходов и их безопасность. Необходимо отслеживать имеющиеся в городе места разрывов пешеходных связей и отсутствия тротуаров (целесообразно выявлять вышеуказанные места с помощью интерактивной связи с населением).

Предлагаемые в последующих подразделах мероприятия будут способствовать обеспечению целостности сети пешеходных коммуникаций и пространств.

### **27.1. Тротуары**

Выделены несколько групп мероприятий, предлагаемых для улучшения пешеходного движения по тротуарам.

К первой группе мероприятий относятся:

- строительство отсутствующих тротуаров на магистральных и местных улицах;

- ремонт тротуаров, находящихся в ненадлежащем эксплуатационном состоянии.

Выявлять места отсутствия тротуаров или/и места, требующие ремонта, целесообразно с помощью интерактивной связи с населением города.

Ко второй группе мероприятий относятся реконструкция тротуаров, не соответствующих нормативным требованиям (расширение тротуаров в местах высокой концентрации пешеходов).

К третьей группе мероприятий относится формирование сети тротуаров в индивидуальном жилом секторе, отделяя тротуары от проезжей части технически или разметкой (например, в районе Пивзавод).

К четвертой группе мероприятий относится повышение освещенности тротуаров на улицах города в соответствии с нормативными требованиями, что повысит безопасность пешеходных передвижений.

Пятая группа мероприятий обеспечивается средствами ОДД:

- создание системы городской системы пешеходной навигации: оборудование территорий указателями направления пешеходных коммуникаций;

- приведение дорожной разметки и дорожных знаков в соответствие с требованиями ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

## **27.2. Пешеходные переходы**

Система пешеходных переходов в городе Южно-Сахалинске нуждается в дополнении. В городе имеется один подземный пешеходный переход (под железнодорожными путями вблизи здания вокзала).

Выделены несколько групп мероприятий, предлагаемых для улучшения пешеходного движения в городе, обеспечивающих улучшение связанности территории города и повышение уровня безопасности пешеходного движения.

Первая группа мероприятий предусматривает увеличение количества регулируемых пешеходных переходов на участках УДС с высокой интенсивностью движения транспорта.

Вторая группа мероприятий включает строительство двух внеуличных переходов на улице Ленина:

- на пересечении ул. Ленина с Дорожным переулком – через улицу Ленина, железнодорожные пути, Лесозаводский переулок;

- у Сити-Молла - ориентировочно на месте существующего наземного пешеходного перехода со светофорным регулированием.

Третья группа мероприятий включает обустройство оборудованных пешеходных переходов через ж/д пути.



Существующая ситуация характеризуется низкой частотой движения железнодорожного транспорта, а также низкой интенсивностью пешеходного движения через железнодорожные пути, что позволяет предложить достаточно скромные по затратам мероприятия по обеспечению безопасности движения пешеходов. В большинстве случаев достаточно ограничиться оборудованием существующего неорганизованного перехода настилом и установкой предупредительных знаков в соответствии с техническими требованиями "Пешеходные переходы через железнодорожные пути. Технические требования" (распоряжение ОАО "РЖД" от 07.12.2018 № 2624/р).

Для ограничения хаотичного доступа населения на железнодорожные пути следует установить вдоль них ограждения.

Реализация этих мероприятий позволит повысить связанность территорий города и существенно повысить безопасность пешеходного движения.

### **27.3. Пешеходные коммуникации и пространства для обслуживания территорий туристско-рекреационного назначения**

В Южно-Сахалинске следует сформировать систему туристско-рекреационных зон (ТРЗ). Для обеспечения связей между ТРЗ и для передвижений внутри ТРЗ целесообразно создать пешеходно-велосипедные променады, обустроенные и комфортные:

1. Следует осуществить дальнейшее развитие парка им. Гагарина: расширить и обустроить дорожно-тропиночную сеть, выстроить выставочный павильон, открытый бассейн, улучшить оформление входных зон в парк.

2. Следует открыть доступ в Ботанический сад для посетителей, обустроить дорожно-тропиночную сеть и места отдыха.

3. Предлагается продолжить развитие экологических троп, повысить доступность спортивно-туристического комплекса «Горный воздух».

4. Следует осуществить проектирование и строительство в Южно-Сахалинске пешеходно-велосипедных променадов. Протяженность пешеходно-велосипедного променада в восточной части города предполагается порядка 9 километров. Протяженность южной части пешеходно-велосипедного променада вдоль долины реки Сусуя предполагается порядка 8 километров. Протяженность северной части пешеходно-велосипедного променада вдоль долины реки Сусуя предполагается порядка 8 километров. В условиях возможного подтопления долины реки Сусуя устройство променадов вдоль нее возможно в свайном исполнении.

5. В развитие концепции эко-коридоров предлагается сформировать новые общественные пешеходные пространства вдоль городских водных объектов (р. Еланька, р. Рогатка, р. Сусуя, р. Уюновка, р. Владимировка, р. Красносельская, ручей Пригородный, ручей Маяковского).

Вдоль реки Еланька предлагается создать парк культуры и отдыха либо в форме филиала парка Гагарина, либо самостоятельного объекта рекреации.

Пешеходное пространство вдоль реки Владимирка дополнит создающийся парк «Дальний».

Общественные пешеходные пространства вдоль водных объектов рекомендуется устраивать в виде набережных (там, где это позволяет рельеф), или пешеходных троп и велодорожек. При этом необходимо провести работы по расчистке русел рек, укреплению берегов, определить места и разместить пешеходные мосты.

Следует обеспечивать объединение пешеходных путей, связанных с набережной, с системой пешеходных пространств и коммуникаций населенного пункта, предусматривать систему пешеходных связей, обеспечивающую кратчайшие пути между основными пунктами тяготения пешеходных потоков.

По берегам рек следует устраивать видовые площадки, предназначенные для визуального восприятия водного объекта и окружающего ландшафта, оборудованные местами отдыха. В качестве видовых площадок допускается использовать пешеходные мосты.

6. Предлагается организовать два туристских пешеходных маршрутов: «Центр города» и «Россия – моя история»:

- Маршрут «Центр города». Протяженность маршрута – 4,0 км. Начало – на площади Ленина. Маршрут пролегает по улице Карла Маркса до Амурской улицы, по Амурской до сквера Асахикава. Пересекает сквер Асахикава по диагонали. Выходит, на улицу Асахикава, продолжается по ней до улицы Чехова. Поворачивает на север до улицы Антона Буюклы. Поворачивает на улицу Антона Буюклы, доходит до Музея книги «Остров Сахалин». Через сквер Центра имени Чехова выходит на южную сторону Коммунистического проспекта и, мимо памятника Г.И. Невельскому и Краеведческого музея, доходит до Воскресенского собора. Обрато: по северной стороне Коммунистического проспекта, мимо памятника Андрею Первозванному, до улицы Чехова. По Чехова в северном направлении до улицы Курильской. По Курильской до сквера им. Чехова, пересекает его по диагонали и выходит на улицу Ленина. По улице Ленина мимо художественного музея до площади Ленина, на которой конец маршрута.

- «Россия – моя история». Начало – исторический парк «Россия – моя история». Мимо Рождественского собора к музейно-мемориальному комплексу «Победа». По улице Горького мимо памятников до монумента воинам 1941–1945 гг. Потом - осмотр памятника погибшим в Афганистане и Чечне. Окончание - на Мемориале военной техники.

Вдоль предложенных туристских маршрутов следует провести работы по благоустройству территории:

- отремонтировать тротуары;
- обеспечить освещение путей следования;
- разработать и устроить подсветку объектов туристического показа;

- обеспечить маршруты объектами сувенирной торговли, с учетом специфики региона.

#### **27.4.Обеспечение информирования населения**

Проблема безопасности пешеходов не может быть решена только градостроительными средствами. Необходимы мероприятия разъяснительного характера, которые следует проводить среди населения, прежде всего среди детей. Предлагается снабдить население светоотражающими элементами для одежды и объяснить обязательность применения светоотражающих элементов в одежде при передвижении в темное время суток. Для этого следует разместить на улицах средства наглядной агитации о соблюдении правил дорожного движения.

Реализация предложенных мероприятий позволит существенно повысить уровень благоустройства города.

Основные мероприятия по повышению безопасности движения велосипедистов заключаются в первую очередь в развитии соответствующей инфраструктуры: устройство наземных пересечений, выделенных цветом и отличных от пешеходных переходов, которые позволят велосипедистам пересекать проезжую часть не спешиваясь и не пресекаясь с пешеходными маршрутами, в том числе со светофорным регулированием, устройство велосипедных дорожек с подогревом покрытия для предотвращения образования наледи, преимущественно обособленных от проезжей части, устройство искусственного освещения, средств успокоения движения.

Для обеспечения соблюдения правил дорожного движения, связанных со стоянкой транспортных средств на улично-дорожной сети необходимы технические мероприятия. Технические мероприятия связаны с установкой необходимых дорожных знаков и разметки, а также высадка зеленого ограждения (кустарники, многолетние травы), где это позволяет профиль улицы, не дающих возможность автомобилям заехать на велосипедную дорожку и заблокировать движение велосипедистов.

Пункты аренды велосипедов и парковки для велосипедов возле общественных зданий и магазинов должны иметь больший приоритет по сравнению с парковкой автомобилей.

Так же для длительного хранения велосипедов должны быть предусмотрены крытые парковки и боксы.

В рамках развития велотранспортной инфраструктуры целесообразно предусмотреть следующие мероприятия:

- формирование сети веломаршрутов в составе улично-дорожной сети города и вне ее, с обеспечением велотранспортным сообщением основных направлений трудовых корреспонденций, учёт возможностей организации велодорожек в существующем поперечном профиле улиц или возможностей организации их на прилегающих территориях;

- развитие системы проката;

- обустройство велопарковок около объектов здравоохранения, образования, общественного назначения, туристических объектов, объектов рекреации;

- обустройство мест хранения велосипедов на придомовых территориях;
- совершенствование системы ремонта и обслуживания велотранспорта.

В качестве реализации основных направлений веломаршрутов целесообразно предусмотреть размещение велодорожек вдоль:

- Сахалинской улицы,
- Хабаровской улицы,
- Коммунистического проспекта,
- улицы имени Антона Буюклы,
- Тихоокеанской улицы,
- улицы имени Космонавта Поповича,
- проспекта Победы,
- Пограничной улицы,
- улицы А.О. Емельянова,
- улицы М.А. Пуркаева,
- улицы Есенина,
- Железнодорожной улицы,
- улицы Ленина,
- проспекта Мира,
- улицы Горького,
- Комсомольской улицы.

Основным объектом туристического притяжения является горнолыжный курорт «Горный воздух». На маршруте между основными объектами работает канатная дорога. Для комфортного посещения объектов туристами и жителями города предлагается оборудовать велодорожки, а на конечных и промежуточных точках маршрута разместить объекты велопарковок и велопроката.

Так же рассмотрены варианты прохождения велодорожек, которые позволят соединить удаленные районы города и ближайшие к городу частные жилые массивы с объектами городской инфраструктуры, к которым относятся:

- образовательные учреждения,
- медицинские учреждения,
- железнодорожные и автобусные станции,
- объекты торгово-развлекательных зон,
- спортивные объекты,
- объекты туризма и отдыха.

Каждый из этих объектов необходимо оборудовать велопарковкой, часть из них пунктами сетевого проката.

## **28. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА, ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КОММУНАЛЬНЫХ И ДОРОЖНЫХ СЛУЖБ**

Перечень мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб сформирован с учетом решений генерального плана городского округа «Город Южно-Сахалинск».

Данный блок включает в себя мероприятие по разработке технико-экономического обоснования размещения транспортно-логистических комплексов.

## **29. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ СЕТИ ДОРОГ ГОРОДСКОГО ОКРУГА «ГОРОД ЮЖНО-САХАЛИНСК»**

Перечень мероприятий по развитию сети дорог городского округа «Город Южно-Сахалинск» включает мероприятия, направленные на развитие и укрепление внутренних транспортных связей городского округа, преобразование улично-дорожной сети, сокращение временных затрат населения при совершении перемещений, снижение уровня аварийности на дорогах города. Предлагаются мероприятия по усилению и дублированию основных городских магистралей меридиональной ориентации, а также формирование широтных направлений.

К мероприятиям по формированию меридиональных направлений относятся:

- формирование западного магистрального направления Западный обход г. Южно-Сахалинска от автодороги А 391 «Южно-Сахалинск – Корсаков» до автодороги А-393 «Южно-Сахалинск – Оха».

- формирование Восточного магистрального направления от автодороги 64 ОП РЗ 64А-15 «Луговое-Уюн» до автодороги А393 "Южно-Сахалинск – Оха». Направление включает в себя: реконструкцию и продление на север ул. Комсомольская, участок автодороги регионального значения «Восточный обход Южно-Сахалинска». Продолжением Восточного направления на юг является продление ул. Горького от Больничной ул. далее в створе улиц Зимы и Просторной до автомобильной дороги 64Н-7 Лиственничное–Охотское, но по планировочным параметрам не является магистральным;

- формирование Центрального магистрального направления вдоль отвода железной дороги (с последующим задействованием отвода <sup>5</sup>) от автодороги А 391 «Южно-Сахалинск – Корсаков» до автодороги регионального значения 64ОПРЗ, 64К-9 Северо-западный объезд г. Южно-Сахалинска;

- формирование магистральной улицы общегородского значения в составе существующей Железнодорожной улицы с продлением ее на север в створе улиц Трудовая и Котикова;

<sup>5</sup> Возможно в случае принятия решения о выводе железнодорожных путей с территории городского округа

- формирование магистральной улицы общегородского значения от автомобильной дороги 64К-15 Дальнее-Елочки-16 км до ул. Лермонтова.

К мероприятиям по формированию широтных направлений относятся:

- формирование магистральной улицы общегородского значения – продление ул. Пуркаева до Западного обхода г. Южно-Сахалинска;

- формирование магистральной улицы районного значения – продление ул. Пограничная до ул. Лермонтова;

- формирование магистральной улицы общегородского значения – продление проспекта Победы до автодороги 64А-8 Юго-Западный объезд г. Южно-Сахалинска;

- формирование магистральной улицы общегородского значения – продление ул. Лесная до автомобильной дороги 64К-15 Дальнее-Елочки-16 км с возможностью выхода на Западный обход г. Южно-Сахалинска посредством участка автомобильной дороги 64К-15 Дальнее-Елочки-16 км;

- формирование магистральной улицы районного значения вблизи ул. Мечты планировочного района Луговое от магистральной улицы общегородского значения – продления ул. Комсомольская до Западного обхода г. Южно-Сахалинск;

- формирование магистральной улицы общегородского значения в створе ул. 3-я Строительная от Восточного обхода г. Южно-Сахалинск до магистральной улицы районного значения в районе Новая Деревня;

- формирование магистральной улицы общегородского значения в створе переулка Горького от Восточного обхода г. Южно-Сахалинск до Западного обхода г. Южно-Сахалинск.

Мероприятия по строительству Восточного и Западного обходов Южно-Сахалинска формируют внешний контур автодорог основного городского образования. Благодаря продляемым существующим поперечным направлениям (ул. Пуркаева, проспект Победы, ул. Пограничная, ул. Сахалинская, ул. Лесная, переулок Горького), а также создаваемым направлениям (в створе ул. Мечта, ул. 3-я Строительная) автомобильный транспорт имеет возможность выхода на внешний контур улично-дорожной сети, не загружая улично-дорожную сеть центральной и периферийных частей городского образования.

Внутригородские корреспонденции поддерживаются существующими магистральными направлениями Проспект Мира, ул. Ленина, ул. Комсомольская (с продлением), ул. Железнодорожная с возможностью перераспределения посредством ул. Дорожная, Фархутдинова, Пуркаева, Пограничная, пр-т Победы.

С целью обеспечения транспортного обслуживания западных территорий и разгрузки северной части срединной территории предлагается к формированию направление Проспект Победы – ул. Восточная – продление ул. Лесная).

Планируемое интенсивное развитие Северной периферийной части города подержано предлагаемой структурой улично-дорожной сети. Помимо формируемых Западного и Восточного обхода, предлагается организовать поперечную магистральную связь общегородского значения в створе переулка Горького, а также сеть магистральных районных улиц с обеспечением их выхода на связи городского значения: ул. 2ю Хабаровскую, переулок Горького, продление ул. Комсомольская. Данные мероприятия обеспечат распределение транспортных потоков существенного объема, прогнозируемого в связи с развитием территории севера города, высокий уровень транспортного обслуживания территории с нормативным доступом к линиям общественного транспорта.

Сформированный таким образом каркас улично-дорожной сети представляет собой устойчивую структуру. Наличие альтернативных связей в меридиональном и широтном направлениях обеспечивают надежность магистрального каркаса.

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

Возможными источниками финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры являются средства федерального бюджета, бюджета субъекта Российской Федерации, местного бюджета, внебюджетные средства.

Оценка объемов финансирования за счет средств федерального бюджета и бюджета субъекта Российской Федерации произведена на основе данных из документов социально-экономического и градостроительного развития Российской Федерации и Сахалинской области, укрупненных нормативов цен строительства (НЦС 2022).

Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры предполагает следующий порядок установления объема возможного бюджетного финансирования мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры за счет средств местного бюджета (с учетом безвозмездных поступлений из бюджетов вышестоящих уровней).

По данным отчета об исполнении бюджета городского округа «Город Южно-Сахалинск» за 2020 год определяется среднее значение расходов бюджета на транспорт и дорожное хозяйство в расчете на одного жителя

муниципального образования за аналогичный период. Значение данного показателя составляет 34,56 тыс. руб. на человека.

Далее формируется долгосрочный прогноз предполагаемого объема финансирования на развитие транспортной инфраструктуры с помощью умножения среднего значения расходов бюджета на транспорт и дорожное хозяйство в расчете на одного жителя на прогнозную численность населения городского округа в разбивке по годам. Оценка необходимых инвестиций приведена в Таблице 33.













№	Наименование	Ед. измерения	Показатель	Принадлежность	Стоимость, тыс. руб.							
					2023	2024	2025	2026	2027	2028-2032	2032-2042	Всего
	«Уюн»											
15	Строительство улично-дорожной сети для обслуживания жилого района «Горизонт» (пр. проезд 2.3.18)	км	0,8	улица районного значения	0,0	165 931,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	165 931,0
16	Строительство улично-дорожной сети для обслуживания развивающегося жилого района «Северный городок» (пр. проезды 2.3.1, 2.3.12)	км	1,6	улица районного значения	0,0	0,0	331 861,9	0,0	0,0	0,0	0,0	331 861,9
17	Строительство улично-дорожной сети для обслуживания развивающегося жилого района «Новая деревня» продление ул.	км	1,2	улица районного значения	0,0	0,0	248 896,4	0,0	0,0	0,0	0,0	248 896,4

№	Наименование	Ед. измерения	Показатель	Принадлежность	Стоимость, тыс. руб.								
					2023	2024	2025	2026	2027	2028-2032	2032-2042	Всего	
	3-я Строительная от «Новой деревни» до проспекта Мира,												
18	Строительство улично-дорожной сети для обслуживания развивающегося жилого района «Уюн» (пр. проезды 1.1.3, 2.3.27)	км	1,2	улица районного значения	0,0	0,0	248 896,4	0,0	0,0	0,0	0,0	248 896,4	
19	Строительство улично-дорожной сети - пр. проезд 2.2.2 (участок формируемого направления – продление ул. Комсомольская )	км	0,9	улица районного значения	0,0	0,0	186 672,3	0,0	0,0	0,0	0,0	186 672,3	
20	Реконструкция автомобильной дороги 64А-15 луговое-Уюн. Мероприятие предусмотрено	км	2,2	дорога регионального значения	0,0	0,0	773 610,2	0,0	0,0	0,0	0,0	773 610,2	

№	Наименование	Ед. измерен ия	Показат ель	Принадлежн ость	Стоимость, тыс. руб.							
					2023	2024	2025	2026	2027	2028- 2032	2032- 2042	Всего
	СТП Сахалинской области											
2 1	Реконструкция ул. Инженерная	км	1,5	улица районного значения	0,0	0,0	311 120,5	0,0	0,0	0,0	0,0	311 120,5
2 2	Строительство пр. проезда 2.2.9	км	0,7	улица районного значения	0,0	0,0	145 189,6	0,0	0,0	0,0	0,0	145 189,6
2 3	Реконструкция автомобильной дороги «Подъезд к аэропорту Южно- Сахалинск». Мероприятие предусмотрено СТП Сахалинской области	км	1,7	дорога региональног о значения	0,0	0,0	597 789,7	0,0	0,0	0,0	0,0	597 789,7
2 4	Строительство улично- дорожной сети для обслуживания объекта транспортной инфраструктур ы в районе аэропорта	км	3,2	улица районного значения	0,0	0,0	663 723,8	0,0	0,0	0,0	0,0	663 723,8
2	Реконструкция	км	1,9	улица	0,0	0,0	394	0,0	0,0	0,0	0,0	394 086,0



№	Наименование	Ед. измерения	Показатель	Принадлежность	Стоимость, тыс. руб.								
					2023	2024	2025	2026	2027	2028-2032	2032-2042	Всего	
5	улично-дорожной сети для обслуживания объекта транспортной инфраструктуры в районе аэропорта (4-я Железнодорожная ул.)			районного значения			086,0						
26	Строительство участка Восточного обхода и 3-ей строительной ул. для обслуживания «Агропарка»	км	2,7	дорога регионального значения, улица районного значения	0,0	0,0	0,0	949 430,7	0,0	0,0	0,0	949 430,7	
27	Строительство участка «Продление ул. Горького» от Больничной ул. до ул. Зимы (пр. проезда 2.4.4)	км	2,1	улица местного значения	0,0	0,0	0,0	288 424,3	0,0	0,0	0,0	288 424,3	
28	Строительство участка «Продление ул. Горького» (пр. проезд 1.1.4), и	км	1,3	улица районного значения	0,0	0,0	0,0	269 637,8	0,0	0,0	0,0	269 637,8	

№	Наименование	Ед. измерения	Показатель	Принадлежность	Стоимость, тыс. руб.							
					2023	2024	2025	2026	2027	2028-2032	2032-2042	Всего
	участка Новосельского бульвара для обслуживания жилого района «Горизонт»											
29	Реконструкция участков улиц Советская (часть автодороги 64К-33 Южно-Сахалинск - Синегорск) и 2-я Хабаровская (часть автодороги (64К-22 Южно-Сахалинск - Оха). Мероприятие предусмотрено СТП Сахалинской области	км	2,6	дорога регионального значения	0,0	0,0	0,0	0,0	914 266,6	0,0	0,0	914 266,6
30	Реконструкция пер. Горького	км	0,8	улица общегородского значения	0,0	0,0	0,0	0,0	278 501,5	0,0	0,0	278 501,5
31	Строительство участка улично-дорожной сети	км	0,9	улица районного значения	0,0	0,0	0,0	0,0	186 672,3	0,0	0,0	186 672,3

№	Наименование	Ед. измерения	Показатель	Принадлежность	Стоимость, тыс. руб.								
					2023	2024	2025	2026	2027	2028-2032	2032-2042	Всего	
	для соединения «Агропарка» с ул. Дружбы												
3 2	Строительство пр. проезда 2.2.2 (участок формируемого направления – продление ул. Комсомольская ) от ул. Лесная до пр. проезда 2.3.4	км	0,8	улица районного значения	0,0	0,0	0,0	0,0	165 931,0	0,0	0,0	165 931,0	
3 3	Строительство продления ул. Комсомольская от ул. Горная до ул. Карьерная	км	1,2	улица общегородского значения	0,0	0,0	0,0	0,0	417 752,3	0,0	0,0	417 752,3	
3 4	Реконструкция проспекта Мира (участок автодороги 64К-36 Южно-Сахалинск - Корсаков) от Юго-Восточной ул. до Больничной ул. Мероприятие предусмотрено	км	3	дорога регионального значения	0,0	0,0	0,0	0,0	1 054 923,0	0,0	0,0	1 054 923,0	

№	Наименование	Ед. измерения	Показатель	Принадлежность	Стоимость, тыс. руб.								
					2023	2024	2025	2026	2027	2028-2032	2032-2042	Всего	
	СТП Сахалинской области												
3 5	Реконструкция проспекта Мира (участок автодороги 64К-36 Южно-Сахалинск - Корсаков) от ул. им. И.П. Куропатко до Каскадной ул. Мероприятие предусмотрено СТП Сахалинской области	км	1,1	дорога регионального значения	0,0	0,0	0,0	0,0	386 805,1	0,0	0,0	386 805,1	
3 6	Строительство Бульварной ул.	км	0,7	улица районного значения	0,0	0,0	0,0	0,0	145 189,6	0,0	0,0	145 189,6	
3 7	Строительство участка Восточного обхода для обслуживания развивающихся жилых районов «Северная долина» и «Северный городок».	км	5,8	дорога регионального значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2 039 517,7	0,0	2 039 517,7	

№	Наименование	Ед. измерения	Показатель	Принадлежность	Стоимость, тыс. руб.								
					2023	2024	2025	2026	2027	2028-2032	2032-2042	Всего	
	Мероприятие предусмотрено СТП Сахалинской области												
38	Строительство улично-дорожной сети для обслуживания развивающихся жилых районов «Северная долина» и «Северный городок» - пр. проезды 2.3.12, 2.3.13, 2.3.1, 2.3.22, 2.3.23	км	7,1	улица районного значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 472 637,3	0,0	1 472 637,3	
39	Реконструкция ул. 2-я Красносельская	км	0,5	улица районного значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	103 706,8	0,0	103 706,8	
40	Строительство пр. проезда 2.2.2 участок формируемого направления – продление ул. Комсомольская и пр. проезда 2.2.1 для	км	2,9	улица общегородского значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 009 568,0	0,0	1 009 568,0	

№	Наименование	Ед. измерения	Показатель	Принадлежность	Стоимость, тыс. руб.							
					2023	2024	2025	2026	2027	2028-2032	2032-2042	Всего
	обслуживания развивающегося жилого района «Северная долина»											
4 1	Реконструкция участка автомобильной дороги 64К-33 Южно-Сахалинск - Синегорск от Лесной ул. до 3-ей Строительной ул. Мероприятие предусмотрено СТП Сахалинской области	км	4,1	дорога регионального значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 441 728,1	0,0	1 441 728,1
4 2	Строительство продления ул. Железнодорожная	км	2,1	улица общегородского значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	731 066,5	0,0	731 066,5
4 3	Строительство улично-дорожной сети для обслуживания развивающегося	км	2,2	улица районного значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	456 310,1	0,0	456 310,1

№	Наименование	Ед. измерения	Показатель	Принадлежность	Стоимость, тыс. руб.							
					2023	2024	2025	2026	2027	2028-2032	2032-2042	Всего
	я жилого района «Новая деревня» (пр. проезды 2.3.2, 2.3.4)											
4 4	Строительство пр. проезда 1.1.3 участок формируемого направления – продление ул. Комсомольская от жилого района "Уюм" до автомобильной дороги 64А-15 Луговое - Уюм	км	2,7	улица общегородского значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	939 942,6	0,0	939 942,6
4 5	Реконструкция участка ул. Сахалинская	км	0,8	улица общегородского значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	278 501,5	0,0	278 501,5
4 6	Реконструкция ул. Комсомольская от Больничной ул. до Горной ул.	км	5	улица общегородского значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 634,4	740	1 634,4
4 7	Реконструкция участков автомобильной дороги 64К-36 Южно-	км	3,9	дорога регионального значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 399,9	371	1 399,9

№	Наименование	Ед. измерения	Показатель	Принадлежность	Стоимость, тыс. руб.							
					2023	2024	2025	2026	2027	2028-2032	2032-2042	Всего
	Сахалинск - Корсаков. Мероприятие предусмотрено СТП Сахалинской области											
4 8	Строительство Западного обхода от автомобильной дороги А-393 Южно- Сахалинск - Оха до А-392 Южно- Сахалинск - Холмск. Мероприятие предусмотрено СТП Сахалинской области	км	23,7	дорога регионального значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8 333 891,4	8 333 891,4
4 9	Строительство продления автомобильной дороги 64К-34 Ново- Александровск - Новая деревня (пр. проезд 1.1.5) до	км	2,1	дорога регионального значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	738 446,1	738 446,1



№	Наименование	Ед. измерения	Показатель	Принадлежность	Стоимость, тыс. руб.							Всего		
					2023	2024	2025	2026	2027	2028-2032	2032-2042			
	Западного обхода													
50	Реконструкция автомобильной дороги 64К-33 Южно-Сахалинск - Синегорск от пер. Горького до границ объекта. Предусмотрено СТП Сахалинской области	км	22,9	дорога регионального значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8 578,7	052	8 578,7	052
51	Реконструкция автомобильной дороги 64К-15 Дальнее - Елочки в границах объекта. Предусмотрено СТП Сахалинской области	км	11,9	дорога регионального значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4 527,8	184	4 527,8	184
52	Реконструкция автомобильной дороги 64К-9 Северо-Западный объезд г.	км	5,5	дорога регионального значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 025,4	934	1 025,4	934

№	Наименование	Ед. измерения	Показатель	Принадлежность	Стоимость, тыс. руб.								
					2023	2024	2025	2026	2027	2028-2032	2032-2042	Всего	
	Южно-Сахалинска в границах объекта. Предусмотрено СТП Сахалинской области												
53	Реконструкция автомобильной дороги 64А-8 Юго-Западный объезд г. Южно-Сахалинска в границах объекта. Предусмотрено СТП Сахалинской области	км	9,7	дорога регионального значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3 410 917,6	3 410 917,6	
54	Реконструкция автомобильной дороги 64А-15 Луговое - Уюн от Восточного обхода до границ объекта. Предусмотрено СТП Сахалинской области	км	2,5	дорога регионального значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	879 102,5	879 102,5	

№	Наименование	Ед. измерения	Показатель	Принадлежность	Стоимость, тыс. руб.								
					2023	2024	2025	2026	2027	2028-2032	2032-2042	Всего	
	области												
55	Реконструкция автомобильной дороги 64А-20 Подъезд к туристической базе "Горный воздух" в границах объекта. Предусмотрено СТП Сахалинской области	км	2,7	дорога регионального значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	949 430,7	949 430,7	
56	Реконструкция автомобильной дороги 64А-17 в границах объекта. Предусмотрено СТП Сахалинской области	км	0,7	дорога регионального значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	246 148,7	246 148,7	
57	Реконструкция автомобильной дороги 64Н-7 Лиственничное - Охотское в границах ГО. Предусмотрено СТП Сахалинской	км	14,6	дорога регионального значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5 133 958,4	5 133 958,4	

№	Наименование	Ед. измерения	Показатель	Принадлежность	Стоимость, тыс. руб.							
					2023	2024	2025	2026	2027	2028-2032	2032-2042	Всего
	области											
58	Строительство продления ул. Лесная через с. Дальнее до проспекта Победы (пр. проезд 2.2.3, 2.2.4)	км	11,7	улица общегородского значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4 073 084,6	4 073 084,6
59	Строительство участка пр. проезда 2.3.4 до Западного обхода	км	3,3	улица районного значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	684 465,2	684 465,2
60	Строительство пр. проездов 2.3.5, 2.3.6, 2.3.9	км	4,4	улица районного значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	912 620,3	912 620,3
61	Строительство ул. Золотая	км	3	улица районного значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	622 241,1	622 241,1
62	Строительство улично-дорожной сети в Дальнем (пр. проезды 2.3.7, 2.3.8, 2.3.10)	км	4	улица районного значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	829 654,8	829 654,8
63	Реконструкция ул. Рассветная	км	0,6	улица районного значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	124 448,2	124 448,2
64	реконструкция ул. Колодезная,	км	4,1	улица районного	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	850 396,2	850 396,2

№	Наименование	Ед. измерения	Показатель	Принадлежность	Стоимость, тыс. руб.							
					2023	2024	2025	2026	2027	2028-2032	2032-2042	Всего
	Кирпичная, Западная			значения								
65	Строительство продления проспекта Победы до Юго-западного объезда г. Южно-Сахалинска	км	3,3	улица общегородского значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 148 818,7	1 148 818,7
66	Строительство продления ул. Пограничная	км	1,8	улица районного значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	373 344,7	373 344,7
67	Реконструкция ул. Пограничная	км	1	улица районного значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	207 413,7	207 413,7
68	Строительство продления ул. Пуркаева до Юго-Западного обхода в границах ГО	км	3,3	улица общегородского значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 148 818,7	1 148 818,7
69	Строительство улично-дорожной сети - Воздушная ул., Медицинская ул.	км	4,9	улица районного значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 016 327,1	1 016 327,1
70	Строительство улично-дорожной сети	км	4	улица районного значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	829 654,8	829 654,8

№	Наименование	Ед. измерения	Показатель	Принадлежность	Стоимость, тыс. руб.							
					2023	2024	2025	2026	2027	2028-2032	2032-2042	Всего
	в планировочном районе Христофоровка (пр. проезды 2.3.14, 2.3.15, 2.3.16)											
7 1	Южная хорда, соединяющая автомобильные дороги общего пользования федерального значения Южно-Сахалинск – Холмск и Южно-Сахалинск – Корсаков (пр. проезд 1.1.7) Предусмотрено СТП Сахалинской области	км	3,3	дорога регионального значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 157 870,5	1 157 870,5
7 2	Реконструкция ул. 2-я Центральная	км	1,9	улица районного значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	394 086,0	394 086,0
7 3	Реконструкция Шоссейной ул.	км	2,9	улица районного значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	601 499,7	601 499,7
7	Строительство	км	2,1	улица	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	435 568,8	435 568,8

№	Наименование	Ед. измерения	Показатель	Принадлежность	Стоимость, тыс. руб.								
					2023	2024	2025	2026	2027	2028-2032	2032-2042	Всего	
4	продления Шоссейной ул. (пр. проезд 2.3.24)			районного значения									
7 5	Реконструкция 1-го Корсаковского пер. Предусмотрено СТП Сахалинской области	км	0,7	дорога регионального значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	243 688,8	243 688,8	
7 6	Реконструкция ул. Оленья Горка	км	0,7	улица районного значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	145 189,6	145 189,6	
7 7	Строительство автомобильной дороги вдоль железной дороги (пр. проезд 2.2.12, 2.2.13)	км	8,8	улица общегородского значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3 063 516,6	3 063 516,6	
7 8	Строительство автомобильной дороги вдоль железной дороги (пр. проезд 2.3.21, 2.3.20)	км	6,6	улица районного значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 368 930,4	1 368 930,4	
7 9	Реконструкция ул. Пионерская,	км	0,8	улица местного значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	109 875,9	109 875,9	

№	Наименование	Ед. измерения	Показатель	Принадлежность	Стоимость, тыс. руб.								
					2023	2024	2025	2026	2027	2028-2032	2032-2042	Всего	
	ул. Горная												
80	Строительство ул. Горная, ул. Бумажная	км	1,2	улица местного значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	164 813,9	164 813,9	
81	Строительство продления ул. Физкультурная	км	0,6	улица местного значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	82 406,9	82 406,9	
82	Реконструкция ул. Зимы	км	1,6	улица районного значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	331 861,9	331 861,9	
83	Реконструкция ул. Просторная	км	1,3	улица районного значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	269 637,8	269 637,8	
84	Строительство продления ул. Горького на участке от ул. Зимы до 64Н-7 Лиственничное - Охотское	км	5	улица районного значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 037 068,5	1 037 068,5	
85	Реконструкция улиц Боевой Славы, Освободителей, им. 79 Сахалинской дивизии	км	1,5	улица районного значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	311 120,5	311 120,5	
86	Реконструкция ул. 3-я Набережная	км	1,4	улица районного значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	290 379,2	290 379,2	
87	Реконструкция мостовых	ед.	9	объект местного	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 395 581,6	697 790,8	2 093 372,4	



№	Наименование	Ед. измерения	Показатель	Принадлежность	Стоимость, тыс. руб.							
					2023	2024	2025	2026	2027	2028-2032	2032-2042	Всего
	сооружений			значения								
88	Строительство мостовых сооружений	ед.	18	объект местного значения	0,0	0,0	0,0	357 841,4	715 682,9	1 789 207,2	3 578 414,4	6 441 145,9
89	Строительство тоннелей	ед.	1	объект местного значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	981 740,9	981 740,9
90	Строительство ТПУ	ед.	5	объект местного значения	0,0	0,0	1 628 430,8	0,0	1 628 430,8	1 628 430,8	3 256 861,5	8 142 153,8
91	Строительство автобусного парка	ед.	4	объект местного значения	0,0	0,0	2 951 500,6	0,0	5 903 001,2	2 951 500,6	0,0	11 806 002,5
92	Обустройство линии BRT	км	29	объект местного значения	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3 767 509,0	0,0	3 767 509,0
ВСЕГО					5 700 711,5	1 533 548,6	8 481 778,3	1 865 334,2	11 797 156,2	23 117 242,1	65 206 638,1	117 702 409,0

### **31. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Оценка эффективности реализации мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры включает в себя оценку изменения показателей и индикаторов развития транспортной инфраструктуры.

Разработанные мероприятия, при условии их реализации, позволят достичь цели и решить задачи обозначенные в Программе, при этом транспортная инфраструктура городского округа «Город Южно-Сахалинск» приобретёт свойства надежной и устойчивой транспортной системы, обеспечивающая пространственную и экономическую доступность транспортных услуг.

Реализация Программы позволит достигнуть повышения качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также субъектов, осуществляющих экономическую деятельность на территории городского округа и пользователей транспортной инфраструктуры городского округа из прилегающих муниципальных образований, улучшения уровня доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования, повышения надежности и безопасности системы транспортной инфраструктуры.

Комплексный подход к решению существующих проблем транспортной инфраструктуры, а также в обеспечении нормативных условий транспортного обслуживания при реализации планов по развитию территорий городского округа позволит обеспечить максимальный эффект от запланированных мероприятий.

Решение одной из ключевых задач Программы – повышение доли пользованием общественным транспортом в трудовых поездках на 10 - 15% будет достигнуто за счет создания выделенной линии автобусного сообщения по типу БРТ, развития автобусной маршрутной сети с учетом новых участков магистральной улично-дорожной сети, оптимизации расположения остановочных пунктов, формирования непрерывной и разветвленной сети пешеходных и велосипедных путей.

Создание условий для развития единого парковочного пространства повысит уровень обеспеченности территориальной доступности парковок для хранения легковых автомобилей в городском округе.

Реализация мероприятий по повышению транспортно-эксплуатационных качеств и пропускной способности улично-дорожной сети увеличит плотность

улично-дорожной сети, а также увеличит протяженность автомобильных дорог общего пользования муниципального образования.

Совершенствование дорожно-транспортной сети, включая улучшение регулирования дорожного движения, перераспределение транспортных потоков, позволяющее снизить негативное воздействие транспорта на окружающую среду и здоровье населения станет возможным благодаря реализации мероприятий Программы.

Финансовое обеспечение развития транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями, необходимыми для реализации всех мероприятий Программы, позволит развивать качественную транспортную систему, что является одним из основных условий для обеспечения экономического роста не только муниципального образования, но и Сахалинской области в целом, повышения конкурентоспособности, эффективности и оптимизации затрат реального сектора экономики и роста качества жизни населения.

Реализация оптимального комплекса всех запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры позволит сформировать единое социально-экономическое пространство территории с помощью обеспечения устойчивых связей между отдельными районами городского округа, близлежащими муниципальными образованиями Сахалинской области, субъектами Российской Федерации, создаст устойчивую транспортную систему на территории городского округа, обеспечивающую безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения.

Оценка эффективности всей совокупности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, запланированных в Программе, осуществляется по итогам ее исполнения за отчетный период (за отчетный финансовый год и в целом за период реализации Программы). Оценка эффективности реализации осуществляется по следующим критериям.

1. Оценка степени достижения за отчетный период запланированных значений целевых показателей (индикаторов) Программы определяется по следующей формуле:

И – оценка степени достижения запланированных значений целевых показателей (индикаторов) Программы;

Ф – фактические значения целевых показателей (индикаторов) Программы;

П – плановые значения целевых показателей (индикаторов) Программы.

Фактические значения целевых показателей (индикаторов) Программы за отчетный период определяются путем мониторинга, включающего в себя сбор и анализ информации о выполнении плановых значений целевых показателей (индикаторов) Программы.

2. Оценка уровня финансирования мероприятия Программы за отчетный период определяется по следующей формуле:

Фи – оценка уровня финансирования мероприятия Программы;  
Фф – фактический уровень финансирования мероприятия Программы;  
Фп – объем финансирования мероприятия Программы, предусмотренный Программой.

### **32. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПЕРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ГОРОДСКОГО ОКРУГА «ГОРОД ЮЖНО-САХАЛИНСК»**

В целях обеспечения реализации Программы предлагаются мероприятия по следующим направлениям.

1. Ведение мониторинга реализации генерального плана городского округа «Город Южно-Сахалинск». Реализация мероприятий генерального плана по развитию улично-дорожной сети городского округа является основой для реализации мероприятий Программы. Необходимо ежегодно анализировать значения целевых показателей развития транспортной инфраструктуры, выполнять анализ темпов реализации заложенных мероприятий и координацию с этапами реализации Программы

2. Синхронизация Программы с иными документами в сфере управления развитием территории

Программа – один из инструментов управления развитием территории. В то же время документ имеет отраслевую специфику и ограниченное количество исполнителей в структуре местной администрации.

Узковедомственная направленность каждого из инструментов развития не гарантирует их согласованности между собой, а порой и препятствует синхронизации решений программ комплексного развития с иными документами в сфере управления развитием территории.

В связи с изложенным синхронизации с решениями Программы требуют следующие документы в сфере управления развитием территории городского округа «Город Южно-Сахалинск»: документация по планировке территории, коммунальные схемы, муниципальные программы.

3. Разработка Адресной инвестиционной программы, в том числе развития транспортной инфраструктуры

Адресная инвестиционная программа представляет собой документ, определяющий распределение средств городского бюджета на реализацию инвестиционных проектов строительства, реконструкции, технического перевооружения объектов капитального строительства, в том числе объектов транспортной инфраструктуры. Адресная инвестиционная программа устанавливает распределение расходов бюджета городского округа на очередной финансовый год и плановый период, предусмотренных на финансовое обеспечение мероприятий муниципальных программ и мероприятий, не включенных в муниципальные программы городского округа. Таким образом, за счет планирования распределения средств финансирования будет достигаться планомерная и синхронизированная с другими муниципальными программами реализация решений Программы.

### 3. Корректировка Комплексной схемы организации дорожного движения Южно-Сахалинска

В целях формирования комплексных решений об организации дорожного движения на территории городского округа на основании в соответствии со статьей 17 Федерального закона от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» необходима корректировка комплексной схемы организации дорожного движения. Решения указанной схемы должны быть согласованы с положениями настоящей Программы.

4. Создание Центра организации дорожного движения Южно-Сахалинска. Создание Центра имеет цель мониторинга дорожного движения, автоматизированного управления дорожным движением, выполнением моделирования и прогноза загрузки улично-дорожной сети, осуществления экспертизы проектов организации движения и т.д. В функции Центра должна входить координация мероприятий по организации дорожного движения, разрабатываемых в рамках отдельных проектов с решениями Программы

5. Создание Организации, занимающейся администрированием единого парковочного пространства.

В полномочия организации должно входить организация работы платных парковок: работа системы оплаты парковок; обустройство плоскостных парковок со шлагбаумом; контроль за соблюдением правил оплаты парковки; перемещение неправильно припаркованных транспортных средств на специализированные стоянки (по решению должностных лиц). Эффективность работы такой организации будет влиять на темпы достижения целевого показателя программы по сокращению доли пользования легковым автотранспортом, обеспечения целевого уровня безопасности дорожного движения.

# СВОДНАЯ СХЕМА МЕРОПРИЯТИЙ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

