

ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ

ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

нп Щукозеро

ЗАТО г. Североморск МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ

на 2017 – 2025 годы

г. Санкт-Петеребург

2017 год

Оглавление

[ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДА СЕВЕРОМОРСК 4](#_Toc482630295)

[1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры г. Североморск 8](#_Toc482630296)

[1.1. Анализ положения Мурманской области в структуре пространственной организации РФ, анализ положения ЗАТО г. Североморск в структуре пространственной организации Мурманской области. 8](#_Toc482630297)

[1.2. Социально-экономическая характеристика ЗАТО г. Североморск, характеристика градостроительной деятельности на территории ЗАТО г. Североморск, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса 12](#_Toc482630298)

[1.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта 26](#_Toc482630299)

[1.4. Характеристика сети дорог города, параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств) 26](#_Toc482630300)

[1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации города, обеспеченность парковками (парковочными местами) 30](#_Toc482630301)

[1.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока 32](#_Toc482630302)

[1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения 33](#_Toc482630303)

[1.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояние инфраструктуры для данных транспортных средств 33](#_Toc482630304)

[1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения 35](#_Toc482630305)

[1.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения 40](#_Toc482630306)

[1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры города 45](#_Toc482630307)

[1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры города 51](#_Toc482630308)

[1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры 52](#_Toc482630309)

[2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории города 55](#_Toc482630310)

[2.1. Прогноз транспортного спроса города, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории города 55](#_Toc482630311)

[2.2. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта 60](#_Toc482630312)

[2.3. Прогноз показателей безопасности дорожного 61](#_Toc482630313)

[2.4. Прогноз негативного развития транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения 62](#_Toc482630314)

[3. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры, с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта 64](#_Toc482630315)

[4. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры 84](#_Toc482630316)

[5. Оценка объёмов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, предлагаемого к реализации варианта развития инфраструктуры 96](#_Toc482630317)

[6. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры 103](#_Toc482630318)

[7. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории города североморска 108](#_Toc482630319)

ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДА СЕВЕРОМОРСК

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры нп Щукозеро |
| Основание для разработки Программы | * Градостроительный кодекс РФ; * Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»; * Решение Совета депутатов ЗАТО г. Североморск от 11.06.2013 г. № 417 «Об утверждении Генерального плана ЗАТО г. Североморск» * Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; * 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»; * СП 42.13330.2011 «СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»; * Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года в редакции распоряжения правительства РФ от 11.06.2014 №1032-р; * Закон Мурманской области от 29.12.2004 г. № 582-01-ЗМО «Об утверждении границ муниципальных образований в Мурманской области» * Постановление Главы Администрации ЗАТО г. Североморск от 28.12.2015 г. № 1362 «Об утверждении Перечня автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории ЗАТО г. Североморск» * Постановление Правительства Мурманской области от 22.04.2010 г. № 179-ПП «Об утверждении Перечня автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Мурманской области» * Закон Мурманской области от 19.12.2014 г. № 1817-01-ЗМО «О стратегическом планировании в Мурманской области» * Постановление Главы Администрации ЗАТО г. Североморск от 11.01.2016 г. № 8 «Об утверждении муниципальной программы «Обеспечение комфортной городской среды в ЗАТО г. Североморск» на 2016 – 2020 годы» * Постановление Главы Администрации ЗАТО г. Североморск от 16.12.2013 г. № 1306 «Об утверждении муниципальной программы «Улучшение качества и безопасности жизни населения» на 2014-2020 годы» |
| Наименование Заказчика Программы, его местонахождение | Комитет по развитию городского хозяйства Администрации ЗАТО г. Североморска |
| Наименование Разработчика Программы, его местонахождение | ООО «Объединение энергоменеджмента», г. Санкт-Петербург, пр. Комендантский, д. 4а, оф. 407 |
| Цели программы | Работа выполняется в целях обеспечения:   * безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее – субъекты экономической деятельности), на территории ЗАТО г. Североморск, нп Щукозеро; * доступность объектов транспортной инфраструктуры города для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования ЗАТО г. Североморск, нп Щукозеро; * развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированного с градостроительной деятельностью в ЗАТО г. Североморск, нп Щукозеро; * создание условий для управления транспортным спросом; * создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности; * создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам; * создание условий для пешеходного и велосипедного продвижения населения; * обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры. |
| Задачи Программы | * формирование перечня мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству объектов транспортной инфраструктуры города, предусмотренных стратегией социально-экономического развития ЗАТО г. Североморск, нп Щукозеро, государственными и муниципальными программами, генеральным планом ЗАТО г. Североморск, нп Щукозеро; * оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству объектов транспортной инфраструктуры. |
| Целевые показатели Программы по развитию транспортной инфраструктуры | Развитие объектов транспортной инфраструктуры за период действия программы будет характеризоваться следующими показателями:   * Доля протяженности дворовых территорий и проездов к дворовым территориям, содержание которых осуществляется круглогодично за счет средств местного бюджета, в общей протяжённости дворовых территорий и проездов к дворовым территориям составит 100 %; * Доля отремонтированных дворовых территорий и проездов к ним составит 7,81%; * Доля протяженности автомобильных дорог местного значения, содержание которых осуществляется круглогодично, в общей протяжённости автомобильных дорог местного значения составит 100%; * Площадь автомобильных дорог с твердым покрытием, в отношении которых произведен ремонт/капитальный ремонт составит 7100 кв.м.; * Доля отремонтированных автомобильных дорог составит 30,95 %; * Доля ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий составит менее 5%; * Количества мест концентрации ДТП составит 1 ед.; * Количества мест ДТП из-за несоблюдения правил дорожного движения составит менее 20 ед.; * Количества ДТП с участием детей в возрасте до 16 лет составит 0 ед.; * Количества пострадавших в результате ДТП составит 0 ед.; * Количества ДТП составит менее 25 ед. |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры (групп мероприятий, подпрограмм, инвестиционных проектов) | Основные усилия в планируемый период по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагается сосредоточить на нескольких направлениях:   1. Проведение комплексных мероприятий по сохранности автомобильных дорог общего пользования местного значения, дворовых территорий и проездов к дворовым территориям многоквартирных домов муниципального образования ЗАТО г. Североморск 2. Обеспечение надежности работы наружного освещения 3. Совершенствование системы управления обеспечением безопасности дорожного движения, дорожных условий, 4. Внедрение современных технических средств регулирования дорожного движения, 5. Обустройство системами видеонаблюдения улично-дорожной сети, 6. Формирование безопасного поведения участников дорожного движения; |
| Срок реализации Программы | Срок реализации Программы рассчитан на срок действия Генерального плана ЗАТО г. Североморск с 2017 года по 2025 год |
| Этапы реализации Программы | 1 этап: 2017 – 2021 годы  2 этап: 2022 – 2025 годы |
| Объем и источники финансирования Программы | Объем и источник финансирования в 2016-2020 годах Программы по нп Щукозеро входит в состав мероприятий по ЗАТО г. Североморск.  Общий объем финансирования по ЗАТО г. Североморск составляет **557031,82 тыс. рублей**.  - из них из средств местного бюджета в 2016-2020 годах финансирование составляет 502572,80 тыс. рублей, в том числе:  в 2016 году – 148462,94 тыс. рублей,  в 2017 году – 76739,38 тыс. рублей,  в 2018 году – 112563,30 тыс. рублей,  в 2019 году – 83453,59 тыс. рублей  в 2020 году - 81353,59 тыс. рублей;  - из них из средств областного бюджета в 2016-2020 годах финансирование составляет 54459,02 тыс. рублей, в том числе:  в 2016 году - 29669,76 тыс. рублей,  в 2017 году - 0,00 тыс. рублей,  в 2018 году - 24789,26 тыс. рублей,  в 2019 году - 0,00 тыс. рублей  в 2020 году - 0,00 тыс. рублей. |

1. **Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры г. Североморск**
   1. *Анализ положения Мурманской области в структуре пространственной организации РФ, анализ положения ЗАТО г. Североморск в структуре пространственной организации Мурманской области.*

Мурманская область – субъект Российской Федерации, образованный 28 мая 1938 года и расположенный на Северо-Западе Европейской части России. Входит в состав Северо-Западного федерального округа. Площадь Мурманской области составляет 144,9 тыс. кв. км (0,86% площади России), численность населения на 1 января 2013 года – 780,4 тыс. чел., плотность населения - 5,4 чел. на кв. км. Мурманская область относится к высокоурбанизированным регионам России (доля городского населения – 92,7 %). Здесь проживают коренные малочисленные народы Севера, среди которых самые многочисленные – саамы (по данным Всероссийской переписи населения 2010 года - 1,6 тыс. чел.).

Мурманская область располагается на Кольском полуострове, омывается водами Баренцева и Белого морей (протяженность береговой линии – около 2 тыс. км). Она отличается исключительным богатством и разнообразием природно-ресурсной базы: от рудных полезных ископаемых и водных биологических ресурсов, имеющих стратегическое значение для развития Российской Федерации, до водных ресурсов, роль которых неуклонно повышается в условиях прогнозируемого глобального дефицита пресной воды. В недрах Кольского полуострова открыто более 60 крупных месторождений различных видов минерального сырья, наибольшее значение для развития национальной экономики и экспортную привлекательность из которых имеют медно-никелевые, железные, апатит-нефелиновые руды, руды редких и редкоземельных металлов. Существенны запасы слюды, сырья для строительных материалов и керамических изделий, облицовочного камня, полудрагоценных и поделочных камней.

Значителен вклад Мурманской области в экономику России - регион производит 100% апатитового, нефелинового и бадделеитового концентратов, 45% никеля, 11% железорудного концентрата, 7% рафинированной меди. На континентальном шельфе прилегающего к Мурманской области Баренцева моря разведаны нефтегазовые ресурсы, среди которых уникальное Штокмановское газоконденсатное месторождение, имеющее стратегическое значение не только в региональном, но и в национальном масштабах. Акватории морей, омывающих Мурманскую область, богаты водными биоресурсами, регион производит около 15 % рыбопродукции, обеспечивает 16% общероссийского вылова гидробионтов, промысловые и рыбоводческие предприятия области лидируют в Российской Федерации по отгрузке товаров собственного производства, выполнению работ и услуг собственными силами (доля Мурманской области в стране по этому показателю составляет почти 22%), здесь созданы все условия для активного развития аква- и марикультуры. В реках Кольского полуострова и прилегающих к ним акваториях Баренцева и Белого морей находятся зоны прохода и нерестовой миграции ценных видов водных биоресурсов.

Кольский полуостров отличается уникальными ландшафтами, что предопределяет возможность развития регионального туристско-рекреационного комплекса.

Мурманская область относится к числу наиболее энерговооруженных территорий России. Производимая электроэнергия в полном объеме обеспечивает спрос внутри области, более четверти выработанной электроэнергии поступает в объединенную энергосистему России, а также на экспорт в Финляндию и Норвегию.

Мурманский морской порт – единственная незамерзающая глубоководная и имеющая прямой и удобный доступ к океанским магистралям обустроенная гавань в Европейской части России. Здесь берет начало стратегическая морская транспортная артерия – Северный морской путь, обеспечивающий доступ к природным ресурсам Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока, а также развитие транзита из Атлантики в Тихий океан. В порту базируется атомный ледокольный флот, обеспечивающий функционирование маршрута. На территории области размещаются важнейшие стратегические объекты: база Северного флота (ЗАТО г. Североморск) и Кольская АЭС (г. Полярные Зори) (Рисунок 1).

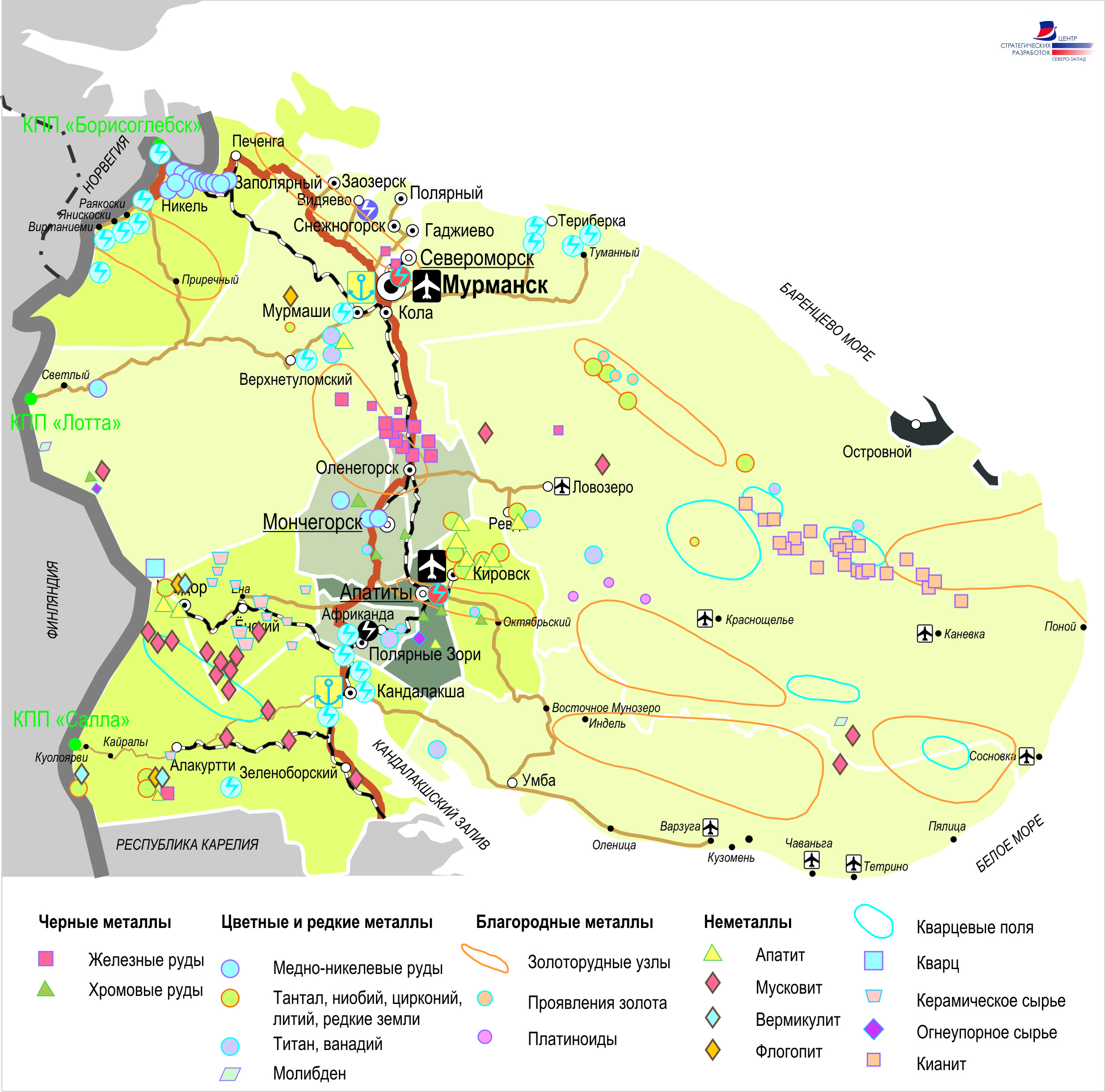


Рисунок 1 – Мурманская область

На территории Мурманской области развернута широкая сеть образовательных организаций, здесь расположены институты и учреждения Кольского научного центра Российской академии наук (КНЦ РАН), которые обеспечивают высокий уровень фундаментальных и прикладных научных исследований по накоплению знаний и созданию современных научных и геоинформационных основ управления арктическими территориями.

Регион глубоко интегрирован в международные и трансрегиональные взаимодействия, регламентируемые международными соглашениями Российской Федерации с зарубежными странами. Мурманская область граничит на западе с Республикой Финляндия и, следовательно, с Европейским союзом, на северо-западе – с Королевством Норвегия, входит в состав Баренцева Евро-Арктического региона (БЕАР), активно вовлечена в программы международного приграничного сотрудничества. На территории региона реализуются международные проекты, способствующие сохранению окружающей природной среды в Арктике, повышению ядерной и радиационной безопасности, активизации экономического, научно-технического и культурного взаимодействия, а также укреплению добрососедских отношений России с приарктическими государствами.

Мурманская область состоит из 12 городских округов и 5 муниципальных районов. Статус закрытых административно-территориальных образований (ЗАТО) имеют 5 городских округов.

ЗАТО г. Североморск образован Указом Президента РФ от 26.11.96 г. № 1606 «О преобразовании г. Североморска Мурманской области в закрытое административно-территориальное образование», в целях создания надежной защитной зоны для безопасного функционирования стратегических объектов и баз Северного флота, обеспечения требуемого режима их работы и экологической безопасности населения.

Муниципальное образование ЗАТО Североморск наделено Законом Мурманской области от 2.12.2004г. № 530-01-ЗМО статусом городского округа с населенными пунктами: п.г.т. Сафоново, н.п. Североморск-3, н.п. Щук-Озеро и административным центром муниципального образования – город Североморск.

С 1 января 2015 года согласно указу Президента Российской Федерации от 01 сентября 2014 года № 603 поселок городского типа Росляково выведен из состава ЗАТО г. Североморск, и включен в состав муниципального образования город Мурманск.

До ноября 2006 года согласно Указа Президента Российской Федерации от 26.11.1996 г. № 1606 «О преобразовании г. Североморск Мурманской области в ЗАТО», площадь ЗАТО г. Североморск составляла 32,3 кв. км. После подписания Президентом РФ Указа от 03.11.2006 г. № 1229 «Об утверждении границ ЗАТО г. Североморск Мурманской области» площадь ЗАТО увеличилась примерно в 15 раз и достигла 505,45 кв. км.

Закрытое административно-территориальное образование (ЗАТО) г. Североморск расположено в Северо-западном регионе Российской Федерации, на Кольском полуострове за Северным полярным кругом, в зоне распространения многолетнемёрзлых пород, на скалистом восточном побережье Кольского залива Баренцева моря, на берегах губ Варламова и Ваенги. Географическое нахождение ЗАТО в 20 км северо-восточнее областного центра г. Мурманск, с координатами - 37° в.д., и 69° с.ш.

Протяженность границы 130,5 км, из которых 28,8 км проходят по приливно-отливной зоне акватории Кольского залива и 101,7 км – по сухопутной территории. Только два населенных пункта ЗАТО Североморск не имеют выхода к морю. Это н.п. Щук-Озеро, база совхоза «Североморец» и н.п.Североморск-3.

Рельеф ЗАТО г. Североморск неоднороден, представлен равнинами (небольшие холмы и заболоченные низменности), поднятыми над уровнем моря до 200-300 м, сложенные из песка, гальки и глины, больших и малых валунов, скалы из гранита, диабаза. Самая большая возвышенность Североморской земли - гора Дальняя. Ее высота 388 метров.

Географическое положение ЗАТО г. Североморск представлено на рисунке 1.

На территории поселения расположены 5 населённых пунктов, в которых по состоянию на 01.01.2016 г. проживает 59 764 постоянных жителя. Плотность населения – 124,51 человек на кв. км.

В муниципальное образование ЗАТО г. Североморск входят:

* город Североморск
* пгт. Сафоново
* пос. Сафоново-1
* пос. Североморск-3
* пос. Щукозеро

Щукозеро — посёлок в Мурманской области. Входит в ЗАТО город Североморск. Расположен в 7 км от города, на берегах реки Средняя у впадения её в озеро Щукозеро.

* 1. *Социально-экономическая характеристика ЗАТО г. Североморск, характеристика градостроительной деятельности на территории ЗАТО г. Североморск, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса*

Прогноз социально-экономического развития ЗАТО г. Североморск разработан с учетом сценарных условий и основных параметров прогноза социально-экономического развития Мурманской области на 2017 год и плановый период 2018 0 2019 годов, анализа состояния экономики и социальной сферы, с учетом отраслевых и ведомственных программ развития, муниципальных программ ЗАТО г. Североморск, с применением системного и стратегического анализа и метода экспертных оценок.

Разработка основных показателей прогноза социально-экономического развития осуществлялась на основе первого (базового, консервативного) варианта развития экономики.

*Демография.*

По данным Мурманстата численность населения ЗАТО г. Североморск на начало 2016 года составило 59,76 тысяч человек, что на 0,9% выше уровня 2015 года.

За январь-июнь 2016 года родилось 407 детей, что свидетельствует об уменьшении числа родившихся на 6,2% по сравнению с аналогичным периодом 2015 года. Количество умерших за шесть месяцев т.г. сократилось на 21,6% (по сравнению с тем же периодом 2015 года).

Таким образом, значительное снижение числа умерших по сравнению с родившимися позволило сохранить тенденцию естественного прироста населения – 247 человек, что на 7,4% больше уровня аналогичного периода 2015 года. Ожидаемый коэффициент естественного прироста по итогам 2016 года составит 9,1 человек на 1000 человек в 2015 году.

По предварительной оценке, в 2016 году ожидается некоторое снижение миграционного прироста населения. Увеличение количества выбывших вызвано переселением в среднюю полосу граждан, утративших связь с организациями и объектами ЗАТО, в том числе военными пенсионеров.

Однако, миграционный прирост сохраниться на положительном уровне главным образом за счет распределения военнослужащих к месту прохождения службы и членов их семей. И поскольку в структуре прибывших преобладает население трудоспособного возраста (от 23 до 40 лет), в 2017-2019 гг. прогнозируется сохранение положительных показателей рождаемости и естественного прироста населения. Таким образом, численность населения к 2019 году увеличиться на 2,2%. Учитывая влияние миграционных процессов, возрастная структура населения будет меняться в сторону увеличения доли людей трудоспособного и моложе трудоспособного возраста.

| **Показатели** | **Ед. изм.** | **Отчет** | | **Оценка** | **Прогноз** | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | | **2018** | | **2019** | |
| **1-й вариант** | **2-й вариант** | **1-й вариант** | **2-й вариант** | **1-й вариант** | **2-й вариант** |
| Численность населения, в том числе: | Тыс. чел. | 67,0 | 59,2 | 59,76 | 60,2 | 60,2 | 60,6 | 60,6 | 61,0 | 61,1 |
| % к пред. году | 100,0 | 88,3 | 100,9 | 100,7 | 100,7 | 100,7 | 100,7 | 100,7 | 100,8 |
| городского | Тыс. чел. | 63,4 | 55,7 | 56,26 | 56,7 | 56,7 | 57,1 | 57,1 | 57,5 | 57,5 |
| % к пред. году | 99,9 | 87,8 | 101,0 | 100,8 | 100,8 | 100,7 | 100,7 | 100,7 | 100,9 |
| сельского | Тыс. чел. | 3,6 | 3,5 | 3,5 | 3,5 | 3,5 | 3,5 | 3,5 | 3,5 | 3,5 |
| % к пред. году | 102,3 | 98,9 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| Общий коэфф. рождаемости | Чел. на 1000 населения | 12,6 | 15,1 | 15,0 | 15,0 | 15,3 | 15,3 | 15,6 | 15,6 | 15,8 |
| Общий коэфф. смертности | Чел. на 1000 населения | 7,2 | 6,5 | 5,9 | 5,9 | 5,8 | 5,8 | 5,8 | 5,7 | 5,7 |
| Коэфф. естественного прироста | Чел. на 1000 населения | 5,4 | 8,6 | 9,1 | 9,1 | 9,5 | 9,5 | 9,8 | 9,9 | 10,1 |
| Коэфф. миграционного прироста | Чел. на 1000 населения | 6,8 | 11,5 | 2,1 | 2,2 | 2,4 | 2,4 | 2,6 | 2,6 | 2,7 |

Промышленное производство.

По данным статистики, объем промышленного производства за 6 месяцев 2016 года в обрабатывающих производствах сократился на 1,3%, в производстве и распределении электроэнергии, газа и воды – увеличится на 2,9%. Таким образом, учитывая показатели основных предприятий муниципального образования, ожидаемый индекс промышленного производства в 2016 году составит 100,4%. В 2017-2019 годах по первому варианту прогноза ожидается небольшая, но устойчивая положительная динамика индекса производства.

Основными производственными предприятиями ЗАТО г. Североморск являются предприятия пищевой промышленности – ОАО «Молочный завод», ООО «Североморские колбасы», ООО «Акватория», а также предприятие полиграфической деятельности ООО «Компания «Пароход». Данные предприятия находятся в относительно стабильном положении, однако ожидаемый индекс обрабатывающего производства по итогам 2016 года составит 99,0%. Негативное влияние на объемы продукции местных производителей оказывает ценовой фактор, в частности сетевые магазины, реализующие продукцию собственного производства по более низким ценам. С целью увеличения объема реализации, предприятия планируют создавать новые каналы сбыта продукции, таким образом, с 2017 года прогнозируется постепенное увеличение индекса производства. В том числе в 2017-2019 годах небольшой прирост прогнозируется за счет новых предприятий по производству хлебобулочных и кондитерских изделий.

По отрасли «Производство и распределение электроэнергии, газа и воды» в структуре потребления ресурсов основную долю занимают предприятия Министерства обороны Российской Федерации. В связи с реализацией мер по повышению энергоэффективности, внедрению энергосберегающих технологий, установлением приборов учета населением, а также предприятиями, учреждениями ЗАТО г. Североморск не ожидается увеличения объемов производства данной отрасли.

Сельское хозяйство.

На территории ЗАТО г. Североморск расположено 6,7 га земель сельскохозяйственного назначения и представленных членам СНТ «Раздолье». Использование данных участков осуществляется для выращивания овощных культур для личного пользования. Другие участки сельскохозяйственного назначения, находящиеся в государственной или муниципальной собственности на территории муниципального образования отсутствуют. В связи с этим увеличение производства продукции сельского хозяйства не прогнозируется.

Показатели прогноза социально-экономического развития ЗАТО г. Североморск на 2017 год и на период до 2019 года показан в Таблице №

Таблица 1 Показатели прогноза социально-экономического развития ЗАТО г. Североморск на 2017 год и на период до 2019 года

| **Показатели** | **Ед. изм.** | **Отчет** | | **Оценка** | **Прогноз** | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | | **2018** | | **2019** | |
| **1-й вар.** | **2-й вар.** | **1-й вар.** | **2-й вар.** | **1-й вар.** | **2-й вар.** |
| **1. Производство товаров и услуг** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Промышленное производство** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Индекс промышленного производства (Раздел С: Добыча полезных ископаемых + Раздел D: Обрабатывающие производства + Раздел Е: Производство и распределение электроэнергии. газа и воды) | в % к предыдущему году | 61.6 | 83.7 | 100.4 | 100.7 | 101.0 | 100.8 | 101.3 | 100.9 | 101.8 |
| Обрабатывающие производства |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами – Раздел D: Обрабатывающие производства | млн.рублей в ценах соответствующих лет | 2067.9 | 1711.1 | 1868.7 | 1977.8 | 1978.4 | 2109.9 | 2129.2 | 2253.5 | 2293.4 |
| Индекс производства – Раздел D: Обрабатывающие производства | в % к предыдущему году | 110.98 | 70.7 | 99.0 | 100.2 | 100.5 | 101.7 | 103.0 | 102.3 | 103.4 |
| Индекс – дефлятор – Раздел D: Обрабатывающие производства | в % к предыдущему году | 126.8 | 117.1 | 109.6 | 105.6 | 105.3 | 104.9 | 104.5 | 104.4 | 104.2 |
| Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами – Подраздел DA: Производство пищевых продуктов. включая напитки и табак | млн.рублей в ценах соответствующих лет | 1312.4 | 1647.3 | 1798.2 | 1904.6 | 1905.2 | 2033.9 | 2052.7 | 2174.4 | 2213.8 |
| Индекс производства - Подраздел DA: Производство пищевых продуктов, включая напитки и табак | в % к предыдущему году | 100.8 | 96.7 | 99.6 | 100.3 | 101.0 | 101.8 | 103.1 | 102.4 | 103.5 |
| Индекс - дефлятор - Подраздел DA: Производство пищевых продуктов, включая напитки и табак | в % к предыдущему году | 135.1 | 129.8 | 109.6 | 105.6 | 105.3 | 104.9 | 104.5 | 104.4 | 104.2 |
| Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами – Подраздел DЕ: Целлюлозно-бумажное производство. издательская и полиграфическая деятельность | млн.рублей в ценах соответствующих лет | 53.1 | 63.8 | 70.5 | 73.2 | 73.2 | 76.0 | 76.5 | 79.1 | 79.6 |
| Индекс производства - Подраздел DЕ: Целлюлозно-бумажное производство. издательская и полиграфическая деятельность | в % к предыдущему  году | 102.4 | 100.3 | 99.8 | 100.2 | 100.9 | 100.8 | 101.4 | 101.1 | 101.8 |
| Индекс – дефлятор - Подраздел DЕ: Целлюлозно-бумажное производство, издательская и полиграфическая деятельность | в % к предыдущему  году | 99.9 | 119.9 | 110.8 | 103.6 | 102.9 | 103.8 | 103.1 | 102.9 | 102.2 |
| Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами – Раздел Е: Производство и распределение электроэнергии, газа и воды | млн.рублей в ценах соответствующих лет | 3401.2 | 3269.9 | 3579.8 | 3796.4 | 3807.7 | 3982.9 | 3998.9 | 4166.5 | 4212.6 |
| Индекс производства - Раздел Е: Производство и распределение электроэнергии, газа и воды | в % к предыдущему году | 50.7 | 91.6 | 100.9 | 101.0 | 101.3 | 100.3 | 100.5 | 100.2 | 101.0 |
| Индекс – дефлятор - Раздел Е: Производство и распределение электроэнергии. газа и воды | в % к предыдущему году | 102.6 | 104.9 | 108.5 | 105.0 | 105.0 | 104.6 | 104.5 | 104.4 | 104.3 |
| **2. Сельское хозяйство** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Объем продукции сельского хозяйства в хозяйствах всех категорий | млн. рублей в ценах соответствующих лет | 0.7 | 0.6 | 0.6 | 0.6 | 0.6 | 0.6 | 0.6 | 0.6 | 0.6 |
| Индекс производства продукции сельского хозяйства в хозяйствах всех категорий | в % к предыдущему году | 98.8 | 80.8 | 92.8 | 100.5 | 101.5 | 100.1 | 102.0 | 100.1 | 102.0 |
| Индекс – дефлятор - продукции сельского хозяйства в хозяйствах всех категорий | в % к предыдущему году | 102.5 | 113.1 | 106.8 | 105.6 | 104.8 | 104.7 | 103.7 | 103.8 | 102.7 |
| **3. Рынок товаров и услуг** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Оборот розничной торговли | млн. рублей в ценах соответствующих лет | 5592.0 | 6112.6 | 6440.2 | 6601.5 | 6863.6 | 7029.5 | 7352.1 | 7493.4 | 7913.8 |
| Индекс физического объема оборота розничной торговли | в % к предыдущему году | 116.3 | 92.8 | 98.1 | 100.2 | 101.5 | 101.8 | 102.8 | 102.5 | 103.7 |
| Оборот общественного питания | млн. рублей в ценах соответствующих лет | 266.3 | 286.8 | 298.5 | 316.4 | 317.7 | 336.8 | 339.6 | 357.6 | 362.7 |
| Индекс физического объема оборота общественного питания | в % к предыдущему году | 103.7 | 99.0 | 99.8 | 100.1 | 100.5 | 101.5 | 101.9 | 101.5 | 102.1 |
| Объем платных услуг населению | млн. рублей в ценах соответствующих лет | 420.7 | 423.6 | 450.4 | 480.6 | 481.3 | 510.6 | 508.5 | 546.9 | 545.2 |
| Индекс физического объема платных услуг населению | % к предыдущему году | 104.2 | 92.8 | 98.9 | 100.1 | 101.0 | 100.8 | 101.1 | 102.0 | 102.8 |
| **4. Малое и среднее предпринимательство** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Количество малых предприятий – всего по состоянию на конец года | единиц | 344 | 390 | 396 | 403 | 410 | 407 | 414 | 420 | 425 |
| Среднесписочная численность работников (без внешних совместителей) по малым предприятиям - всего | человек | 1990 | 2210 | 2237 | 2281 | 2297 | 2290 | 2319 | 2320 | 2360 |
| Численность индивидуальных предпринимателей[[1]](#endnote-1) - по состоянию на конец года | человек | 1350 | 1127 | 1120 | 1133 | 1140 | 1138 | 1147 | 1140 | 1150 |
| Среднесписочная численность работников индивидуальных предпринимателей | человек | 1546 | 1352 | 1340 | 1360 | 1368 | 1382 | 1397 | 1382 | 1420 |
| Количество средних предприятий – всего | единиц | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Среднесписочная численность работников (без внешних совместителей) по средним предприятиям - всего | человек | 171 | 171 | 171 | 171 | 171 | 171 | 180 | 171 | 180 |
| **5. Инвестиции и строительство** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Объем инвестиций в основной капитал (за исключением бюджетных средств) | млн. рублей в ценах соответствующих лет | 86.4 | 49.6 | 57.4 | 36.2 | 66.2 | 118.9 | 92.0 | 103.9 | 118.2 |
| Объем инвестиций (в основной капитал) за счет всех источников финансирования - всего | млн. рублей в ценах соответствующих лет | 2043.0 | 5114.5 | 3358.8 | 3594.4 | 3666.3 | 3954.4 | 4037.4 | 4230.5 | 4454.9 |
| Индекс физического объема | % к предыдущему году в сопоставимых ценах | 110.8 | 217.9 | 60.2 | 100.5 | 102.3 | 103.6 | 103.5 | 100.9 | 103.9 |
| Индекс-дефлятор | % к предыдущему году | 100.5 | 114.9 | 109.0 | 106.5 | 106.7 | 106.2 | 106.4 | 106.0 | 106.2 |
| **Инвестиции в основной капитал по источникам финансирования:** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| бюджетные средства | млн. рублей в ценах соответствующих лет | 1956.6 | 5064.9 | 3301.4 | 3558.2 | 3600.1 | 3835.5 | 3945.4 | 4126.6 | 4336.7 |
|  | в % к предыдущему году в сопоставимых ценах | 124.1 | 95.1 | 59.8 | 101.2 | 102.2 | 101.5 | 103.0 | 101.5 | 103.5 |
| из них: |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| средства федерального бюджета | млн. рублей в ценах соответствующих лет | 1738.9 | 4910.2 | 3112.4 | 3248.2 | 3184.9 | 3801.6 | 3306.1 | 4092.7 | 4147.4 |
| средства бюджета субъекта Федерации | млн. рублей в ценах соответствующих лет | 30.1 | 12.5 | 39.3 | 220.0 | 270.0 | 31.3 | 81.4 | 31.3 | 31.4 |
| средства муниципального бюджета | млн. рублей в ценах соответствующих лет | 187.6 | 142.2 | 149.7 | 90.0 | 145.2 | 2.6 | 557.9 | 2.6 | 157.9 |
| собственные средства предприятий | млн. рублей в ценах соответствующих лет | 82.9 | 46.0 | 57.4 | 36.2 | 66.2 | 118.9 | 92.0 | 103.9 | 118.2 |
| **6. Сальдированный финансовый результат (прибыль, убыток) деятельности крупных и средних предприятий** | млн. рублей в ценах соответствующих лет | 80.9 | -410.6 | -433.4 | -134.4 | -51.9 | 23.0 | 89.0 | 90.0 | 142.0 |
| **7. Труд и занятость** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Численность населения в трудоспособном возрасте | тыс. человек | 45.2 | 41.2 | 41.9 | 42.3 | 42.4 | 42.6 | 42.8 | 43.0 | 43.3 |
| Численность безработных, зарегистрированных в службах занятости. в среднем за год | тыс. человек | 0.23 | 0.27 | 0.26 | 0.26 | 0.25 | 0.25 | 0.23 | 0.24 | 0.23 |
| Уровень безработицы (к трудоспособному населению) | % | 0.40 | 0.66 | 0.62 | 0.61 | 0.59 | 0.59 | 0.54 | 0.56 | 0.53 |
| Среднесписочная численность работников организаций - всего | тыс. человек | 16.9 | 15.8 | 16,0 | 16,2 | 16,4 | 16,3 | 16,6 | 16,5 | 16,7 |
| Среднемесячная начисленная заработная плата на одного работника в месяц | рублей | 41883.2 | 43518.8 | 44108.4 | 45275.8 | 46045.5 | 46814.1 | 47750.4 | 48219.6 | 49383.4 |
| 8. Развитие социальной сферы |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Численность детей в дошкольных образовательных учреждениях | человек | 4013 | 3764 | 3849 | 4069 | 4079 | 4069 | 4085 | 4069 | 4090 |
| Численность учащихся в учреждениях: |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| общеобразовательных | человек | 6927 | 6265 | 6305 | 6440 | 6470 | 6440 | 6480 | 6440 | 6490 |
| начального профессионального образования | человек | Х | Х | Х | Х | Х | Х | Х | Х | Х |
| среднего профессионального образования | человек | 650 | Х | Х | Х | Х | Х | Х | Х | Х |
| высшего профессионального образования | человек | Х | Х | Х | Х | Х | Х | Х | Х | Х |
| Обеспеченность |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| общедоступными библиотеками | учреждений на  100 тыс. населения | 22.2 | 16.9 | 16.7 | 16.6 | 16.5 | 16.4 | 16.3 | 16.3 | 16.1 |
| учреждениями культурно-досугового типа | учреждений на  100 тыс. населения | 10.2 | 6.8 | 6.7 | 6.6 | 6.6 | 6.6 | 6.5 | 6.5 | 6.4 |
| дошкольными образовательными учреждениями | мест на 100 детей дошкольного возраста | 65.9 | 73.5 | 75.0 | 79.2 | 80.1 | 80.3 | 80.7 | 81.3 | 81.6 |
| Доля обучающихся в государственных (муниципальных) общеобразовательных организациях, занимающихся в одну смену. в общей численности обучающихся в государственных (муниципальных) общеобразовательных организациях | % | 79.9 | 81.8 | 81.8 | 81.8 | 81.8 | 81.8 | 81.8 | 81.8 | 81.8 |
| Доля населения, систематически занимающегося физической культурой и спортом, в общей численности населения |  | 21.3 | 23.4 | 23.9 | 24.1 | 25.4 | 24.6 | 25.8 | 25.3 | 26.3 |
| Ввод в эксплуатацию жилых домов за счет всех источников финансирования | тыс. кв.м общей площади | Х | Х | Х | Х | Х | Х | Х | Х | Х |
| Средняя обеспеченность населения площадью жилых квартир | кв.м на человека | 21.4 | 20.5 | 20.5 | 20.3 | 20.3 | 20.2 | 20.2 | 20.0 | 20.0 |
| Площадь ветхого и аварийного фонда в % к общей площади жилого фонда | % | 2.40 | 2.47 | 2.47 | 2.47 | 2.42 | 2.47 | 2.37 | 2.47 | 2.30 |
| Фактический уровень платежей населения за жилье и коммунальные услуги | % | 91.1 | 82.8 | 84.5 | 84.5 | 92.7 | 84.5 | 92.7 | 84.5 | 92.7 |
| 9. Доходы бюджета |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Объём собственных доходов бюджета муниципального образования от налоговых и неналоговых поступлений | тыс. рублей | 1098934.1 | 1091088.1 | 1104204.5 | 1118560.3 | 1129898.3 | 1129971.7 | 1139019.4 | 1144219.4 | 1153361.4 |
| *в том числе:* |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| *Налог на доходы физических лиц с доходов, в отношении которых исчисление и уплата налога осуществляются в соответствии со статьями 227. 227.1 и 228 Налогового кодекса Российской Федерации* | тыс. рублей | 796765.2 | 800693.3 | 839532.4 | 850446.3 | 850446.3 | 861502.1 | 861502.1 | 872701.6 | 872701.6 |
| *Доходы, получаемые в виде арендной либо иной платы за передачу в возмездное пользование государственного и муниципального имущества* | тыс. рублей | 46761.6 | 45086.9 | 50748.8 | 50862.0 | 62200.0 | 46187.9 | 55235.6 | 44467.6 | 53609.6 |
| *в том числе:* |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| за земельные участки, а также средства от продажи права на заключение договоров аренды указанных земельных участков | тыс. рублей | 13729.9 | 9342.0 | 10545.6 | 10862.0 | 14521.8 | 11187.9 | 14957.5 | 11467.6 | 15331.4 |
| от сдачи в аренду имущества, составляющего государственную (муниципальную) казну (за исключением земельных участков) | тыс. рублей | 33031.7 | 35744.9 | 40203.2 | 40000.0 | 47678.8 | 35000.0 | 40278.2 | 33000.0 | 38278.2 |
| *Налоги на совокупный доход* | тыс. рублей | 68370.4 | 61877.3 | 64526.4 | 66143.3 | 66143.3 | 67804.4 | 67804.4 | 69511.2 | 69511.2 |
| *в том числе:* |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| налог, взимаемый в связи с применением упрощенной системы налогообложения | тыс. рублей | 52486.8 | 46958.1 | 49454.7 | 50875.7 | 50875.7 | 52338.4 | 52338.4 | 53844.3 | 53844.3 |
| единый налог на вмененный доход для отдельных видов деятельности | тыс. рублей | 13977.8 | 12582.1 | 12803.2 | 12969.6 | 12969.6 | 13138.1 | 13138.1 | 13308.8 | 13308.8 |
| налог, взимаемый в связи с применением патентной системы налогообложения | тыс. рублей | 1905.8 | 2337.0 | 2268.5 | 2298.0 | 2298.0 | 2327.9 | 2327.9 | 2358.2 | 2358.2 |

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

Транспортная инфраструктуры ЗАТО г. Североморск представляет собой совокупность всех видов и предприятий транспорта, как выполняющих перевозки, так и обеспечивающих их выполнение и обслуживание. На территории ЗАТО в качестве отдельных элементов транспортной инфраструктуры функционируют объекты:

* автомобильного транспорта;
* придорожного сервиса;
* железнодорожного транспорта;
* воздушного транспорта;
* внутреннего водного транспорта;

Автомобильный транспорт.

Автомобильный транспорт является основой транспортного комплекса ЗАТО г. Североморск. Несмотря на наличие всех видов транспорта в городском округе, авто-мобильный транспорт наиболее хорошо развит и несет основную нагрузку по доставке грузов и пассажиров.

* 1. *Характеристика сети дорог города, параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств)*

**Характеристика улично-дорожной сети города**

Структура УДС и эффективность организации дорожного движения в городе во многом предопределяются его планировочной структурой. Планировочная структура города Североморска является регулярной, как построенная по разработанному генеральному плану. Существующую геометрию города можно отнести к прямоугольной схеме.

Прямоугольная решетчатая структуры УДС г. Североморск позволяет обеспечивать относительную равномерность загрузки и высокую пропускную способность за счет дублирования направлений. Однако скорости движения принципиально не могут быть высокими и возможности интенсивного освоения существующей городской территории ограничиваются жесткой структурой решетки и пропускной способностью улично-дорожной сети.

Важной отличительной особенностью планировочной структуры города является единство его жилой зоны, представляющей из себя общий огромный микрорайон с населением более 56 тысяч человек. Другой особенностью структуры является отсутствие явно выраженного центра города.

Для городской территории оптимально, когда улично-дорожная сеть формируется, как целостная непрерывная система, взаимосвязанная с сетью транспортных магистралей района расселения, с учетом функционального назначения улиц и дорог. Структура сети определяется общей планировочной структурой и размерами города, взаиморасположением его частей. На сегодняшний день улично-дорожная сеть города Североморска представляет собой единую систему. Для города характерна достаточная связанность между функциональными элементами города, в частности, жилой зоны с промышленными зонами города.

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения, находящихся в муниципальной собственности муниципального образования ЗАТО г. Североморск, (постановление администрации города от 28.12.2015 №1362) представлен в таблице

Таблица 2 Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения ЗАТО г. Североморск

| **№ п/п** | **Наименование автомобильных дорог** | **Идентифика-ционный номер автодороги** | **Место расположения** | **Площадь, кв.м** | **Протя-женность, м** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. | Проезд | 47-530 ОП МГ 01 | Мурманская обл., г. Североморск,  улица Советская |  | 760 |
| 2. | Проезд | 47-530 ОП МГ 02 | Мурманская обл., г. Североморск,  улица Вице-адмирала Падорина, от ул.Советская,  до ул.Комсомольская |  | 357 |
| 3. | Проезд | 47-530 ОП МГ 03 | Мурманская обл., г. Североморск,  ул.Колышкина, от ул.Советская, до Мурманского шоссе |  | 938 |
| 4. | Проезд | 47-530 ОП МГ 04 | Мурманская обл., г. Североморск,  улица Пионерская, от ул.Советская,  до ул.Пионерская, 14 |  | 265 |
| 5. | Проезд | 47-530 ОП МГ 05 | Мурманская обл., г. Североморск,  улица Комсомольская,  от ул.Вице-адмирала Падорина, до ул.Флотских Строителей |  | 1 406 |
| 6. | Проезд | 47-530 ОП МГ 06 | Мурманская обл., г. Североморск,  улица Флотских Строителей |  | 599 |
| 7. | Проезд | 47-530 ОП МГ 07 | Мурманская обл., г. Североморск,  улица Генерала Фулика, от ул.Колышкина,  до ул.Комсомольская, 4 |  | 798 |
| 8. | Проезд | 47-530 ОП МГ 08 | Мурманская обл., г. Североморск,  ул.Заводская |  | 1 634 |
| 9. | Проезд | 47-530 ОП МГ 09 | Мурманская обл., г. Североморск,  улица Северная |  | 626 |
| 10. | Проезд | 47-530 ОП МГ 10 | Мурманская обл., г. Североморск,  улица Душенова,  от Мурманского шоссе до ул.Душенова, 28, улица  Пикуля |  | 1 999 |
| 11. | Проезд | 47-530 ОП МГ 11 | Мурманская обл., г. Североморск,  улица Головко, от ул.Душенова до ул.Сивко, 2 |  | 364 |
| 12. | Проезд | 47-530 ОП МГ 12 | Мурманская обл., г. Североморск,  улица Сивко, от ул.Сафонова, 7 до ул.Сгибнева |  | 627 |
| 13. | Проезд | 47-530 ОП МГ 13 | Мурманская обл., г. Североморск,  улица Корабельная, от школы № 1 |  | 731 |
| 14. | Проезд | 47-530 ОП МГ 14 | Мурманская обл., г. Североморск,  улица Ломоносова,  от ул.Душенова до ул.Сгибнева |  | 384 |
| 15. | Проезд | 47-530 ОП МГ 15 | Мурманская обл., г. Североморск,  улица Сафонова, от ДОФа до Приморской площади |  | 905 |
| 16. | Проезд | 47-530 ОП МГ 16 | Мурманская обл., г. Североморск,  от Приморской площади до ул.Сгибнева, 11 |  | 163 |

Перечень Искусственных сооружений, находящихся в муниципальной собственности ЗАТО г. Североморск, по состоянию на 01.01.2015 год представлен в Таблице 3

Таблица 3 Перечень Искусственных сооружений, находящихся в муниципальной собственности ЗАТО г. Североморск

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Улица, расположение моста** | **Протяженность по полотну, м** | **Площадь по полотну, м2** |
|  | Г. Североморск, Ул. Восточная, мост через р. Ваенга | 57,7 | 703,9 |
|  | Г. Североморск, Ул. Восточная, мост через р. Ваенга | 34,5 | 261,5 |
|  | П.г.т. Щукозеро, ул. Агеева, мост через р. Средняя | 78,6 | 1022,0 |
|  | П.г.т. Североморск - 3, мост через р. Средняя | 79,1 | 592 |

Согласно статической отчетности муниципального образования ЗАТО г. Североморск по форме 3-ДГ наличие и протяженность искусственных сооружений, основные сооружения и оборудования, повышающие безопасность дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения представлено в Таблице 4

Таблица 4 Основные сооружения и оборудования на автомобильных дорогах общего пользования местного значения ЗАТО г. Североморск

| **№ п/п** | **Наименование** | **Единица измерения** | **Наличие в единицах** |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Общая протяженность дорог – всего | км | 66,2 |
|  | В том числе с твердым усовершенствованным покрытием | км | 66,2 |
|  | В том числе дорог по сельским территориям | км | 37,4 |
|  | Мосты, путепроводы и эстакады – всего, из них: | шт. | 6 |
| пог.м. | 235,7 |
|  | Мосты железобетонные и каменные | шт. | 2 |
| пог.м. | 88,1 |
|  | Мосты металлические | шт. | 4 |
| пог.м. | 147,6 |
|  | Пешеходные переходы в разных уровнях, всего | шт. | 3 |
| пог.м. | 105,7 |
|  | Автобусные остановки | шт. | 47 |
|  | Протяженность линий освещения на автомобильных дорогах и искусственных сооружениях | км | 49,1 |

Согласно Перечню автомобильных дорог общего пользования местного значения, находящихся в муниципальной собственности городского округа по состоянию на 01.01.2016 их протяженность составляет 66195 м, в том числе с твердым покрытием из них с усовершенствованным покрытием 66195 м.

Транспортно-планировочный каркас:

- п.г.т. Щукозеро образован улицей Агеева;

по которым осуществляется пропуск массовых потоков пассажирского, грузового и легкового автотранспорта.

Площадь автомобильных дорог, находящихся на содержании муниципальных служб и соответственно в собственности местной власти ЗАТО г. Североморск, составляет 813,3 тыс. м2. Автомобильные дороги города имеют усовершенствованный тип дорожной одежды, с асфальтобетонным покрытием. В состав конструктивных элементов автомобильных дорог входит дорожное покрытие, обочины, зеленая зона и ливневая канализация. На улично-дорожной сети города имеются элементы обустройства и искусственные сооружения: тротуары, автобусные остановки, урны и скамейки. К искусственным сооружениям относятся 6 автомобильных мостов и 11 пешеходных мостов.

Протяженность сетей уличного освещения составляет 37,4 км. Отсутствие освещения на отдельных участках улиц города снижает пропускную способность автомобильных дорог, резко увеличивает риск дорожно-транспортных происшествий.

Улично-дорожная сеть городского округа не в полной мере соответствует, прежде всего, растущему уровню обеспеченности индивидуальными легковыми автомобилями, что приводит к возникновению заторов на улично-дорожной сети и образованию несанкционированных парковок.

Сложившейся в городе сети улиц и дорог на сегодняшний день в целом удается обслуживать город в транспортном отношении и пока обеспечивать потребителей ресурса пропускной способности сети на приемлемом уровне.

* 1. *Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации города, обеспеченность парковками (парковочными местами)*

Данные о количестве автотранспортных средств в ЗАТО получены через отдел ГИБДД МО МВД России по ЗАТО г. Североморск и г. Островной за период 2011 – 2015 годы (см. Таблицу 5).

Таблица 5 Доли видов автотранспортных средств в ЗАТО г. Североморск

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование автотранспорта** | **Ед. изм.** | **Количество автотранспорта, шт.** | | | | | | | | | |
| **Легковые автомобили** | **Грузовые автомобили** | | | **Автобусы** | | **Транспортных средств** | **Полу-прицепов** | **Всего** |
| **Классификация по ГОСТ Р 52051-2003** | **MI** | **NI** | **N2** | **N3** | **M2** | **M3** | **L3 - L5, L7** |  |  |
| 2016 год | шт. | 19723 | 525 | 163 | 252 | 59 | 87 | 116 | 104 | 21029 |
| % | 93,8% | 2,5% | 0,8% | 1,2% | 0,3% | 0,4% | 0,6% | 0,5% | 100,0% |

В настоящее время на территории Российской Федерации для автотранспорта действуют классификация и обозначения, принятые в международных правилах, разработанных Комитетом по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН. Согласно данной классификации автобусы разделены на две категории М2 и М3. Тип планировки салона определяет класс автобуса. Автобусы вместимостью свыше 22 пассажиров разделены на три класса (I, II, III), а вместимостью менее 22 пасс – на два класса (A, B).

В ЗАТО г. Североморск пассажирскими перевозками занимается Североморское автотранспортное предприятие.

1 мая 1995 года в целях совершенствования структуры АООТ «Мурманскавтотранс» произведено объединение структурных подразделений Североморского и Мурманского пассажирского автотранспортных предприятий, создав единое Североморское АТП с находящимся в его составе Мурманским автотранспортным участком.

С 1 мая 1995 года началось обслуживание междугородных маршрутов по Мурманской области: п. Килп-Явр, г. Мончегорск, п. Верхнетуломский, п. Видяево, п. Туманный, г. Заозерск, г. Североморск-3, г. Кировск, г. Полярный, п. Тайбола, п. Териберка.

С 1 июля 1995 года обслуживание пригородного маршрута №105 «г. Североморск – г. Мурманск» полностью передали Североморскому АТП. Количество выполняемых рейсов увеличилось с 68 до 144 в день.

В настоящее время по маршруту выполняется 194 рейса в день. С декабря 2003 года появился еще один междугородный маршрут: г. Мурманск – г. Ковдор. На сегодняшний день численность предприятия составляет более 300 человек. Парк Североморского АТП насчитывает более 200 автомобилей, в том числе иностранных марок: Мерседес/Mersedes, Вольво/Volvo, МАН/MAN, Скания/Scania, ДАФ/DAF, Икарус/Ikarus. Для качественного обслуживания пассажиров предприятие ежегодно пополняет парк новыми автобусами.

Предприятие работает на 24 маршрутах, в том числе 6 городских, 6 пригородных, 11 междугородных и 1 международный, а также выполняет заказы на пассажирские перевозки по Мурманской области, городам России и международные поездки по странам Баренцева региона. Общая протяженность маршрутной сети составляет более 2000 км. Североморское АТП выполняет грузовые перевозки. Парк грузовых автомобилей вырос до 53 единиц. С августа 2002 года АТП выполняет грузовые перевозки по городам Мурманской области: Кировск, Апатиты, Никель, Заполярный, Печенга, Полярный.

Уровень автомобилизации ЗАТО г. Североморск.

По состоянию на 2016 год количество легковых автомобилей в ЗАТО г. Североморск составляет 93,8% от количества всех автотранспортных средств в городском округе (см. Таблицу 5)

По данным приведенным в таблице можно оценивать состав потока транспортных средств на дорогах поселений.

Уровень автомобилизации в ЗАТО г. Североморск с учетом численности населения на 1.01.2016 года составляет 330 автомобиля на тысячу человек.

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

Транспорт общего пользования ЗАТО г. Североморск представлен пассажирской системой внутригородского автобусного сообщения. Существующая сеть общественного транспорта характеризуется средней степенью интенсивности потоков, в ЗАТО организованы постоянные маршруты пассажирских перевозок. На маршрутной сети города эксплуатируется пассажирский автотранспорта класса М3 и М2 российского и зарубежного производства.

Перевозками пассажиров занимаются компании, выигравшие конкурс на осуществление данного вида услуг (работ). В их числе многолетний постоянный участник Североморское АТП ПАО "Мурманскавтотранс".

Результаты работы системы пассажирского автобусного сообщения в ЗАТО г. Североморск за последние три года отражены в таблице 6

Таблица 6 Результаты работы системы пассажирского автобусного сообщения в ЗАТО г. Североморск

| **№ п/п** | **Наименование** | **Ед. изм.** | **2014\*** | **2015\*** | **2016\*** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Количество перевезенных пассажиров за год, всего, в том числе: | млн. чел. |  |  |  |
| 1.1. | *- муниципальный заказ* |  |  |  |  |
|  | количество человек | млн. чел. |  |  |  |
|  | количество рейсов | тыс. шт. |  |  |  |
| 1.2. | - *коммерческие перевозки* |  |  |  |  |
|  | количество человек | млн. чел. |  |  |  |
|  | количество рейсов | тыс. шт. |  |  |  |

\*- исходные данные по количеству перевезенных пассажиров отсутствуют

Предприятиями городского общественного транспорта за 2016 год выполнено \_\_\_\_ тыс. рейсов, перевезено на субсидированных маршрутах \_\_\_\_\_ тыс. человек.

Объем средств из бюджета города, перечисленных транспортным предприятиям на возмещение затрат, связанных с оказанием услуг по городским пассажирским перевозкам автомобильным транспортом общего пользования на маршрутах регулярных перевозок за 2016 год составил \_\_\_\_\_ тыс. рублей.

В настоящее время городская маршрутная сеть сформирована из 7 автобусных маршрутов. Ежедневно на маршрутной сети города работает \_\_\_ (\_\_\_ – лето) муниципальных (класс М3) и около \_\_\_ коммерческих автобусов (класс М2). На муниципальных маршрутах работают автобусы, предназначенные для перевозки пассажиров в условиях города с автоматической коробкой передач, что позволяет повысить комфортность поездки, снизить утомляемость водителя, и, как следствие, повысить безопасность движения. Автобусы, работающие на территории города, поступают в муниципальное образование по заявкам администрации города в рамках реализации программ. Так, на сегодняшний день на маршрутах работает \_\_ специализированных автобусов, которые оборудованы откидным трапом для заезда инвалидной коляски в салон автобуса, где предусмотрено специальное место для её крепления.

Рассматривается внедрение автоматизированной системы оплаты проезда в транспорте общего пользования (АСОП) с использованием транспортной карты. Двенадцать муниципальных маршрутов (\_\_\_% от общего количества) уже оборудованы данной системой оплаты проезда. Преимущество безналичного расчета уже оценено жителями города. В перспективных планах администрации города переход на безналичный расчет оплаты проезда на муниципальных маршрутах на 100%.

Городские автобусы, работающие на территории города, оснащены навигационной системой контроля «ГЛОНАСС», которая позволяет в реальном времени отслеживать выполнение расписания движения автобусов, определять скорость движения, что влияет на повышения качества транспортного обслуживания жителей города.

* 1. *Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения*

В городском округе созданы хорошие условия для пешеходного движения. Пешеходное движение осуществляется по тротуарам, которыми располагают все магистральные улицы и улицы местного значения. Общая площадь тротуаров составляет \_\_\_\_\_\_\_ м2. Пешеходные пересечения проезжей части организованы по пешеходным переходам в одном уровне. Пешеходных переходов в разных уровнях на территории городского округа нет, хотя строительство их планируется.

В городе нет пешеходных улиц построенных специально, как пешеходная связь с местами приложения труда, учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественных центров, как связь с местами отдыха и остановочными пунктами общественного транспорта.

Велосипедное движение также осуществляется по тротуарам, ширина которых позволяет такое движение. Специальные велосипедные дорожки обособленные и изолированные, где проезд на велосипедах организован по свободным от других видов транспортного движения трассам к местам отдыха, общественным центрам, а также в пределах планировочных районов отсутствуют.

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

Основное количество грузовых транспортных средств и специальной техники городского округа сосредоточенны на предприятиях технологического транспорта, в сервисных компаниях, коммунальных и дорожных службах.

На предприятиях технологического автотранспорта сосредоточен основной парк служебных автобусов, предназначенных для перевозки персонала работающего и обслуживающего в порту.

Парк грузового и специального автотранспорта всех предприятий на территории городского округа по состоянию на 2016 год составляет 1056 единиц и 104 единиц прицепов и полуприцепов.

Соотношение парка основных транспортных средств в РФ и ЗАТО г. Североморск в 2015 году представлено в Таблице 7

Таблица 7 Соотношение парка основных транспортных средств в РФ и ЗАТО г. Североморск

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Виды ТС** | **Россия** | | **ЗАТО** | |
| **млн. ед.** | **%** | **тыс. ед.** | **%** |
| 1 | Автобусы | 0,40 | 0,8% | 0,15 | 0,7% |
| 2 | Грузовые | 7,76 | 15,8% | 0,94 | 4,5% |
| 3 | Легковые | 41,01 | 83,4% | 19,72 | 94,8% |
| 4 | Всего | 49,17 | 100,0% | 20,81 | 100,0% |

Из таблицы видно, что доля автобусов в составе парка основных транспортных средств в ЗАТО чуть ниже, чем соотношение в общем парке транспортных средств Российской Федерации. Однако доля легковых автомобилей значительно выше.

Интересная ситуация складывается с количеством грузовых автомобилей, доля которой в ЗАТО значительно ниже общероссийской статистики. Данный факт можно объяснить близким расположением ЗАТО г. Североморск с областным центром г. Мурманск, а также наличием в ЗАТО морского порта.

Еще более наглядно разница в этом соотношении между средним по России и в ЗАТО г. Североморск видна, если рассматривать количество автобусов и грузовой автотехники из расчета на тысячу человек населения, как это сделано в следующей таблице:

Таблица 8 Количество автобусов и грузовой автотехники из расчета на тысячу человек населения

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Показатель** | **Ед. изм.** | **автобусы** | **%** | **грузовые** | **%** | **легковые** | **%** |
| 1 | Россия, | млн., ед. | 0,4 |  | 7,76 |  | 41,01 |  |
| 2 | На 1000 чел. | ед. | 2,7 | 100% | 53 | 100% | 280 | 100% |
| 3 | ЗАТО г. Североморск | тыс. ед. | 0,15 |  | 0,94 |  | 19,72 |  |
| 4 | На 1000 чел. | ед. | 2,4 | 90% | 15,7 | 30% | 330,0 | 118% |

На территории ЗАТО автобусов на 1000 человек на 10% меньше, чем в среднем по стране. Показатель по количеству автобусов компенсируется количеством легковых автомобилей на 1000 человек населения, который больше на 18% от показателя по Российской Федерации.

Показатель по количеству грузового транспорта отражает ситуацию в области промышленных предприятий, которые завязаны с работой и обслуживанием морского порта ЗАТО. Количество грузового транспорта на 1000 человек на 70 % ниже общероссийского показателя.

* 1. *Анализ уровня безопасности дорожного движения*

Анализ уровня безопасности дорожного движения и мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (ДТП) проведен на основе данных о результатах оперативно-служебной деятельности межмуниципального отдела ГИБДД МО МВД России по ЗАТО г. Североморск за период 2013 – 2016 годы (см. таблицу 9)

Таблица 9 Статистика по ДТП по ЗАТО г. Североморск

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Показатель** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** |
| 1. | Дорожно-транспортное происшествие, в том числе: | 21 | 16 | 13 | 13 |
| 1.1. | *недостатки улично-дорожной сети* | 7 | 6 | 5 | 6 |
| 1.2. | *с нарушением водителями и пешеходами* | 21 | 16 | 13 | 13 |

В ЗАТО на высоком уровне решаются задачи по повышению безопасности дорожного движения (БДД). На всех основных городских магистралях имеется дорожная разметка, дорожные знаки размещены единообразно, в соответствии с нормативными требованиями.

Анализ итоговых показателей ДТП по ЗАТО показывает снижение количества дорожно-транспортных происшествий по сравнению с предыдущими годами, который составляет 13 происшествий за 2016 год.

Ситуация с показателями безопасности дорожного движения на дорогах города в сравнении с региональными и средними по стране за 2013 - 2016 года отражены в таблице 10.

Таблица 10 Данные по количеству пострадавших при ДТП

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Показатель** | **ед. изм.** | **2013\*** | **2014\*** | **2015\*** | **2016\*** |
| 2. | Умершие от всех видов транспортных несчастных случаев, в том числе: |  |  |  |  |  |
| 2.1. | *по России* | *чел.* | 27025 | 26963 | 23114 | 20308 |
| *на 100 тыс. чел.* | 18,85 | 18,77 | 15,80 | 13,86 |
| *численность населения* | *млн. чел.* | 143,35 | 143,67 | 146,27 | 146,54 |
| 2.2. | *По Мурманской области* | *чел.* | 67 | 105 | 69 |  |
| *на 100 тыс. чел.* | 8,59 | 13,62 | 9,00 | 0,00 |
| *численность населения* | *млн. чел.* | 0,78 | 0,77 | 0,77 | 0,76 |
| 2.3. | *по ЗАТО г. Североморск* | *чел.* |  |  |  |  |
| *на 100 тыс. чел.* | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| *численность населения* | *тыс. чел.* | 67,37 | 66,57 | 58,58 | 60,09 |

\*- исходные данные по количеству пострадавших при ДТП по ЗАТО г. Североморск не предоставлены

Показатели аварийности в ЗАТО г. Североморск за 2016 год демонстрировали исключительно благополучную ситуацию с безопасностью на дорогах города. ДТП и погибших в четыре раза меньше чем в среднем по стране и в регионе в расчете на 100 тыс. человек.

По данным межмуниципального отдела ГИБДД МО МВД России по ЗАТО г. Североморск в 2016 году на основании «Рекомендаций по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации» выявлен участок дороги в г. Североморск от перекрестка улиц Северная Застава до перекрестка улиц Кирова – Душенова, который является участком концентрации дорожно-транспортных происшествий

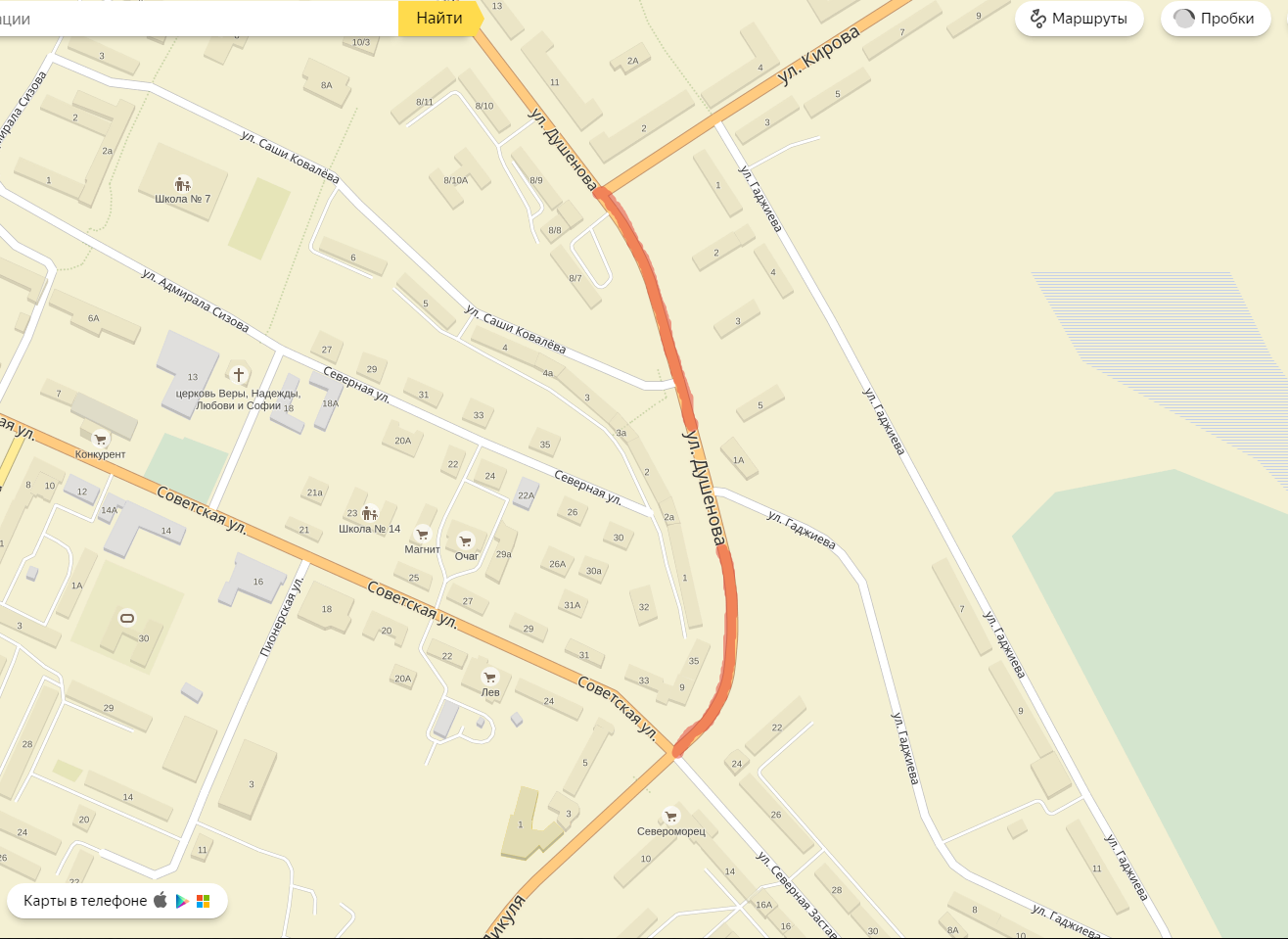


Рисунок 2 Участок дороги с повышенной аварийностью г. Североморск

Основное количество дорожно-транспортных происшествий совершается по причине нарушения правил дорожного движения водителями транспортных средств. Их количество от всех ДТП, зарегистрированных на территории ЗАТО, как правило, превышает \_\_\_%. Наибольшее число ДТП приходится на такие виды происшествий как столкновение транспортных средств и наезд на пешехода, они дают порой до \_\_\_% от общего количества пострадавших.

Большую роль в деле повышения БДД играет подготовка водителей. На государственном уровне в последние годы этим вопросам уделяется повышенное внимание – ужесточаются требования по подготовке водителей в автошколах. Показатель эффективности автошкол ЗАТО и других муниципальных образований области, который получен как отношение совершенных выпускниками учебных организаций ДТП к количеству представленных кандидатов на экзамен, растет. В целом по области этот показатель составляет \_\_\_%, в ЗАТО он выше на \_\_\_%. Это говорит о необходимости усиления контроля за процессом подготовки водителей.

Выбор автотранспортных предприятий для осуществления перевозок пассажиров на территории города осуществляется на конкурсной основе. Главными критериями конкурса являются наличие производственной базы для хранения, проведения технического обслуживания и ремонта транспортных средств, наличие квалификационных и аттестованных специалистов, наличие навигационной спутниковой системы контроля, обеспечение безопасности дорожного движения.

Субъекты транспортной инфраструктуры осуществляют взаимодействие с администрацией ЗАТО посредством участия в заседаниях Антитеррористической комиссии ЗАТО г. Североморска и оперативной группы города, утвержденной постановлением администрации ЗАТО г. Североморск «Об Антитеррористической комиссии ЗАТО г. Североморск».

Субъекты транспортной инфраструктуры ежеквартально предоставляют в администрацию города отчет по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортного комплекса ЗАТО. Вопросы транспортной безопасности включены в план работы Антитеррористической комиссии ЗАТО г. Североморск, систематически рассматриваются на заседаниях с приглашением руководителей заинтересованных структур.

Автотранспортные предприятия, выполняющие автобусные перевозки на территории ЗАТО г. Североморск обеспечивают транспортную безопасность, реализацию организационных и иных мер в соответствии с Федеральным законом от 09.02.2007 №16-ФЗ «Транспортная безопасность», с изменениями пункт 5 статьи 1 Федерального закона от 3.02.2014 №15-ФЗ. В настоящее время автотранспортные предприятия ведут работу по категорированию транспортных средств через Федеральное дорожное агентство Министерства транспорта Российской Федерации.

В рамках усиления работы по повышению защищенности пассажирских перевозок от угроз террористических актов целесообразно организовать показные тренировки на темы:

1. «Порядок действия руководства, сотрудников предприятия, дежурных смен и охраны ПАТП при обнаружении взрывного предмета в транспортном средстве». Цели тренировки:

* совершенствование знаний и навыков руководящего состава в проведении мероприятий по предупреждению и противодействию террористических актов;
* отработать практические действия дежурной смены при обнаружении взрывного предмета.

2. Действия водителя по предотвращению террористического акта при обнаружении подозрительного предмета в салоне автобуса на линии". Цели тренировки:

* совершенствование знаний и навыков руководящего состава в организации и проведении мероприятий по предупреждению и противодействию террористическим актам;
* отработка практических навыков водителей, кондукторов и диспетчеров по предотвращению террористического акта в автобусе при работе на линии, в случае обнаружении в салоне автобуса подозрительного предмета;
* отработка взаимодействия с правоохранительными органами при возникновении угрозы совершения террористического акта.

Актуальной проблемой является улучшение доступности пассажирских перевозок для инвалидов и маломобильных групп населения ЗАТО г. Североморск.

По состоянию на 01.01.2013 года на территории муниципального образования ЗАТО г. Североморск проживало более полутора тысяч инвалидов, в том числе инвалидов 1 группы - 322, почти 23% населения являлись пенсионерами различных категорий.

Подавляющее большинство объектов социальной инфраструктуры остается недоступным для маломобильных категорий граждан, о чем свидетельствуют исследования, проведенные рабочей группой совета при губернаторе Мурманской области по делам инвалидов, а также итоги обследования наиболее востребованных объектов и услуг для инвалидов проведенные в ЗАТО г. Североморск. Не отвечают всем требованиям доступности около 50 % учреждений здравоохранения, 40% учреждений культуры, 60% объектов жилищно-коммунальной сферы, 75% объектов в сфере транспорта, более 80 % объектов спорта и физической культуры.

Реализуется подпрограмма «Доступная среда в ЗАТО г. Североморск» на 2014-2020 годы муниципальной программы «Улучшение качества и безопасности жизни населения» на 2014-2020 годы, утвержденная постановлением администрации ЗАТО г. Североморск от 16.12.2013 г. №1306, в рамках которой предусмотрен ряд мероприятий по обеспечению доступности среды, включая транспортную инфраструктуру. Реализация подпрограммы позволит обеспечить комплексный подход к решению проблем инвалидов, скоординировать действия органов местного самоуправления и должностных лиц, участвующих в реализации подпрограммы.

Обеспечение транспортного обслуживания инвалидов и маломобильных групп населения (МГН) складывается из доступности подвижного состава (ПС) и доступности объектов транспортной инфраструктуры. В городе 47 остановок общественного транспорта (ООТ), но не все они доступны для инвалидов и МГН.

В структуре парка автобусов доля доступного подвижного состава в 2016 году составила \_\_\_ единиц (\_\_\_%), это муниципальные автобусы. Необходимо проводить политику поэтапного насыщения парка доступным ПС. В настоящее время выпускаются доступные для инвалидов модели малого и среднего класса автобусов, которые могут использоваться на автобусных и коммерческих маршрутах.

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

Экологическая ситуация во многих районах Земли, в том числе и в России, не может считаться благополучной. Многие экосистемы России, особенно Европейской ее части, потеряли способность к самоочищению. Деградация окружающей природной среды, ее изменения, даже локального характера, значительно сказываются на состоянии здоровья населения. Сохранение природной среды и разумная охрана природы - одна из старейших проблем, стоящих перед человечеством. Ведь от состояния природы зависит жизнь человека. Сохранение природных систем, поддержание качества окружающей среды, рациональное использование природных ресурсов должны стать повседневной заботой всего населения.

Одной из ежегодно решаемых проблем в области обращения с отходами производства и потребления остается наличие на территории муниципального образования несанкционированных свалок. Несанкционированные свалки представляют собой угрозу для окружающей среды. Отравляющие вещества со свалок могут проникать в грунтовые воды, а также естественным водотоком загрязнять водоемы. Свалка - место обитания насекомых, крыс и других животных, которые могут стать причиной возникновения эпидемии. В целях обеспечения экологически безопасной и благоприятной окружающей среды необходимо ежегодно выявлять и ликвидировать несанкционированные места скопления отходов производства и потребления.

Факторами, постоянно оказывающими негативное воздействие на состояние окружающей природной среды, также являются объекты накопленного экологического ущерба. Перечень таких объектов был утвержден постановлением Правительства Мурманской области от 29.03.2013 № 139-ПП/5. К одному из широко распространенных типов экологического ущерба относятся загрязненные земли промышленных площадок и сопредельные территории действовавших в прошлом химических, металлургических, деревообрабатывающих и других производств. На территории ЗАТО г. Североморск накоплен ущерб и в результате прошлой хозяйственной деятельности, связанной с местами дислокации военных частей. Брошенные здания, военные сооружения и техника, а также горюче-смазочные материалы, представляют реальную угрозу жизни и здоровью населения. Ликвидация накопленного экологического ущерба и экологическая реабилитация территорий, подвергшихся негативному воздействию позволит восстановить нарушенные природные системы, повысить качество атмосферного воздуха и улучшить экологические условия проживания населения муниципального образования ЗАТО г. Североморск.

а) Автомобильный транспорт

Автомобильный транспорт и объекты его инфраструктуры относятся к основным источникам загрязнения окружающей среды. Специфика автотранспортных источников загрязнения характеризуется:

* высокими темпами роста количества автомобилей, в первую очередь легковых;
* высокой токсичностью выбросов автотранспорта;
* сложностью технической реализации средств защиты от загрязнения окружающей среды;
* пространственным распределением автомобилей и непосредственной близостью к жилым районам.

Количество зарегистрированного в ОГИБДД МО МВД России по ЗАТО г. Североморск и г. Островной автомобильного транспорта на 2016 год составляло 20925 шт., без учета прицепов и полуприцепов (легковой – 19723 шт., грузовой – 940 шт., автобусы – 146 шт.) и растёт в среднем на 3,1 % в год. Один автомобиль при пробеге 15 тыс. км сжигает в среднем 2 тонны жидкого топлива, около 26-30 тонн воздуха, в том числе 4-5 тонн кислорода, что в 50 раз больше потребностей человека. В выхлопных газах автотранспорта при сжигании 1 тонны горючего содержится от 12 до 24 кг оксидов азота, от 0,5 до 5 кг углеводородов и аммиака, до 4-5 % оксида углерода. Годовой выхлоп одного автомобиля в среднем составляет – 800 кг оксида углерода, 40 кг оксидов азота и более 20 кг различных углеводородов. С увеличением возраста автомобиля показатели по выбросам возрастают. Средний возраст эксплуатируемых на территории ЗАТО автомобилей составляет \_\_\_ лет. Практически во всех субъектах РФ доля автомобилей, эксплуатируемых с превышением действующих нормативов по токсичности и дымности, в среднем составляет 20 – 25%, а в отдельных регионах – 40%. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных накладок, сыпучие и пылящие грузы, хлориды, используемые в качестве антиобледенителей дорожных покрытий, загрязняют придорожные полосы и водные объекты. Автомобильные газы представляют собой смесь, состоящую из 1000- 1200 индивидуальных компонентов, среди которых нетоксичны: N, O, пары воды, CO; токсичные: окиси C, углеводороды, оксиды N, альдегиды, сажа, бенз(а)пирен, соединения свинца, формальдегид, бензол, а также многие другие компоненты. Главный компонент выхлопов двигателей внутреннего сгорания (кроме шума) – окись углерода (угарный газ) – опасен для человека, животных, вызывает отравление различной степени в зависимости от концентрации. При взаимодействии выбросов автомобилей и смесей загрязняющих веществ в воздухе могут образоваться новые вещества, более агрессивные, чем их «родители» - пример: смог – дымящий туман (обычно белый). Непосредственно продуцируемые автомобилями окись углерода, оксиды азота, углеводороды или свинец, главным образом накапливаются по соседству с источниками загрязнения, т.е. вдоль шоссейных дорог, улиц, в тоннелях, на перекрестках и пр. Таким образом, создаются локальные геоэкологические зоны повышенного риска необратимой потери здоровья.

На прилегающей к автомагистралям территории вода, почва и растительность является носителями ряда канцерогенных веществ, а местность – опасной зоной, где недопустимо выращивание овощей, фруктов и скармливание травы животным. По мере удаления от автомагистралей, концентрация канцерогенных веществ снижается. В связи со сложившейся транспортной схемой иногородний транзитный транспорт, в том числе грузовой, к месту назначения следует через территорию ЗАТО. На территории ЗАТО отсутствуют подземные и надземные переходы для пешеходов через автомобильные дороги, перекрёстки исполнены в одном уровне, что влечёт за собой изменение динамики движения автомобильного транспорта и, как следствие, увеличение расхода топлива и выбросов вредных веществ в окружающую среду. Увеличению количества взвешенной в воздухе и осевшей на поверхности пыли способствует повышенный абразивный износ асфальтового покрытия автомобильных дорог вследствие использования в холодный период ошипованных шин. На территории ЗАТО часть личных автомобилей размещается во дворах жилых домов, нередко на зелёных газонах и площадках отдыха. Автомобили оставляют также на проезжей части улиц, что затрудняет городское движение и становится одной из причин ДТП. В холодный период возникает необходимость дополнительного прогрева двигателей автотранспорта, хранящегося вне тёплых стоянок. Для размещения гаражей используют территории санитарно-защитных зон промышленных предприятий, а также железных дорог. В микрорайонах и жилых районах гаражи размещают на специально выделенных участках с организацией выездов из них на улицы и дороги местного значения или на магистральные улицы районного значения. В настоящее время для хранения легковых автомобилей в микрорайонах и жилых районах предусматривается строительство гаражей без технического обслуживания и ремонта автомобилей, а в промышленных и коммунально-складских зонах с техническим обслуживанием. Вредное воздействие на зелёные насаждения оказывает химический способ удаления снега и льда с дорожных покрытий при помощи хлористых, как в результате прямого контакта, так и через почву. Прямой контакт возможен при удалении засоленного снега на обочины и разделительную полосу, где расположены насаждения. Засоление почв, происходящее в результате просачивания рассола в зоны расположения кустарников. Вред, наносимый растительности, особенно заметен в местах застоя воды на поверхности. При наличии хорошего водоотвода вредное влияние хлоридов существенно снижается. Используемый раствор хлористого натрия обладает высокой агрессивностью. Вредное действие солей проявляется в коррозии металла автомобилей, дорожных машин и элементов стоек дорожных знаков и ограждений. В связи с этим возникает проблема преждевременной их утилизации.

Загрязнение атмосферного воздуха в городе в основном характеризуется повышенными значениями концентраций формальдегида и фенола. Ведущими загрязнителями атмосферного воздуха в 2011-2013 г.г. (превышающими предельно допустимую концентрацию) являлись формальдегид, фенол, диоксида азот, взвешенные вещества, бенз(а)пирен, азот (II) оксид, сера диоксид. Часть загрязнителей транспортируется на большие расстояния от места эмиссии и вызывают региональные геоэкологические воздействия, в частности асидификацию (антропогенный природный процесс повышения кислотной реакции компонентов экосферы, прежде всего атмосферы, гидросферы и педосферы, а также усиления воздействия повышенной кислотности на другие природные явления). Двуокись углерода и другие газы, обладающие парниковым эффектом, распространяются на всю атмосферу, вызывая глобальные геоэкологические воздействия. Продукты, поступающие в экосистему ЗАТО, загрязняют почву. Уровень загрязнения почвы, в свою очередь, оказывает заметное влияние на воздух, подземные и поверхностные воды, растения. Вместе с тем, в 2014 году на территории ЗАТО г. Североморск в атмосферном воздухе превышений по исследуемым веществам выявлено не было. В стоках с проезжей части автомобильных дорог содержатся взвешенные частицы, нефтепродукты, тяжёлые металлы (свинец, кадмий и др.) и хлориды, которые в зимний период применяются для борьбы с гололёдом, а также сажевые частицы, образующиеся в результате износа автомобильных шин на дорогах. Рост числа автомобилей ведёт к пропорциональному увеличению отходов их эксплуатации. Основными отходами автотранспорта являются кузова автомобиля (сталь), автомобильные шины, аккумуляторы (свинец), обшивка салона (пластмасса), эксплуатационные жидкости и др. Кузов автомобиля - чёрный лом, который используется в металлургическом, литейном и других производствах. На территории ЗАТО накапливается большое количество резиновых отходов, в особенности изношенных автомобильных шин. Как показывает анализ, переработке подвергается всего около 20% покрышек. Резиновые отходы практически не подвержены разрушению под воздействием климатических и временных факторов. На территории ЗАТО не занимаются приёмом отработанных автомобильных покрышек. Пластмассы, используемые в автомобилях, ещё относительно мало используются как вторичное сырьё. Это объясняется многообразием типов пластмасс и выпускаемых из них изделий, а также сложностью состава, что затрудняет сортировку и переработку пластмассовых отходов, используемых в автомобильной промышленности. Переработка пластмассовых отходов по заводской технологии - наиболее оптимальный метод их использования.

б) Железнодорожный транспорт

Протяжённость неэлектрифицированного двухпутного тупикового участка железной дороги в границах ЗАТО г. Североморск составляет \_\_ км. Общая протяжённость проложенных по территории ЗАТО внутристанционных и подъездных железнодорожных путей, обеспечивающих подъезд к промышленным предприятиям, составляет около \_\_ км.

Основным источником загрязнения атмосферы неэлектрифицированной железной дороги являются отработавшие газы дизельных двигателей тепловозов. В них содержатся оксид углерода, оксид и диоксид азота, различные углеводороды, сернистый ангидрид, сажа. Содержание сернистого ангидрида зависит от количества серы в дизельном топливе, а содержание других примесей - от способа его сжигания, а также способа наддува и нагрузки двигателя.

Как показывает практика, в непосредственной близости от железнодорожных путей содержание в воздушной среде оксида углерода, оксидов азота, сернистого ангидрида превышает предельно допустимые максимально разовые концентрации для атмосферного воздуха. На расстоянии 150 м от станции оксиды азота обнаруживаются в тех же концентрациях, что и на станции.

Переход на электротягу позволил бы исключить загрязнение окружающей среды отработавшими газами дизельных двигателей.

Кроме этого, из пассажирских вагонов выливаются сточные воды, содержащих патогенные микроорганизмы. Это приводит к загрязнению железнодорожного полотна и окружающей природной среды.

На территории ЗАТО г. Североморск обмывка подвижного железнодорожного состава не осуществляется. Парк подвижного состава подвергается обмывке на железнодорожной станции Мурманск.

Шум от поездов вызывает негативные последствия, выражающиеся, прежде всего, в нарушении сна, ощущении болезненного состояния, в изменении поведения, увеличении употребления лекарственных препаратов и т. д. При равном акустическом показателе шум от поездов вызывает в 3 раза меньше нарушений сна, чем шум от автомобилей. На сон влияет не только уровень шума, но и число его источников.

Восприятие шума поездов зависит от общего шумового фона. Так, на заводских окраинах городов он воспринимается менее болезненно, чем в жилых кварталах. Шум от вокзалов и, особенно от сортировочных станций вызывает более негативные последствия, чем шум от обычного движения поездов. Шум железной дороги заглушает человеческий голос, он мешает при просмотре и прослушивании телерадиопередач. Как показали результаты анкетирования, шум поездов в большей степени препятствует восприятию речи, чем шум от автомобильного движения. Это объясняется, прежде всего, продолжительностью шумового эффекта, вызываемого движением поезда. Шум может стать причиной активности центральной и вегетативной нервной систем.

Основным источником шума вагонов являются удары колёс на стыках и неровностях рельсов, а также трение поверхности катания и гребня колеса о головку рельса. Качения колёс по сварному рельсу без выбоин и волнообразного износа приводит к образованию шума в широком диапазоне частот. При этом уровни и частотный спектр шума зависят от состояния рельсового пути и колёс, а также от возбуждаемых в них колебаний.

Существенное значение имеют шумы, вызываемые работой двигателей локомотивов. Тепловозы, двигатели которых оборудованы глушителями на впускных и выпускных трубопроводах и звукоизолирующими покрытиями, не вызывают значительных шумов.

Шумы возникают также от ударов в ходовых частях, от дребезжания тормозных тяг, колодок, автосцепки и др.

В силу малой протяжённости железнодорожных путей и низкой интенсивности движения в границах городского округа негативное воздействие объектов железнодорожного транспорта на окружающую среду и здоровье населения оценивается как незначительное.

* 1. *Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры города*

Основная задача развития автодорожной сети ЗАТО г. Североморск является сохранение и поддержание в надлежащем состоянии существующей автодорожной сети общего пользования местного значения городского округа. Проведение своевременных ремонтов дорожного покрытия и мостовых сооружений.

Согласно Генеральному плану ЗАТО г. Североморск утверждены мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры, указанные в Таблице № 11.

Таблица 11 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры ЗАТО г. Североморск

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Мероприятие** | **Срок выполнения** |
| **1** | **Автомобильные дороги** |  |
| 1.1. | Ремонт (или строительство нового) моста через реку Средняя (Североморск-3), находящегося на сегодняшний день в аварийном состоянии | 1 очередь |
| 1.2. | Обследование двух мостов на автодороге Североморск – Североморск-3 (2-й и 5-й км) находящихся на балансе муниципального образования с целью определения их технического состояния, балансовой стоимости и уровня износа | 1 очередь |
| 1.3. | Реконструкция дорог местного значения городского округа Североморск – Североморск-3 и автоподъезд к н.п. Щукозеро с устройством асфальтобетонного покрытия на всём их протяжении | Расчетный срок |
| **2.** | **Автобусное сообщение** |  |
| 2.1. | Организация нового автобусного маршрута Североморск-3 – Мурманск (автовокзал) – 5 рейсов в день | 1 очередь |
| 2.2. | Развитие пассажирского автотранспортного предприятия с увеличение парка автобусов, комплексное обновление подвижного состава | Расчетный срок |
| **3.** | **Водный транспорт** |  |
| 3.1. | Увеличение количества ежедневных рейсов на линии Североморск - Полярный и доведение их количества до 6-8 в день | 1 очередь |

**Развитие транспортной инфраструктуры н.п. Щукозеро**

Генеральным планом н.п. Щукозеро предусматривается повышение уровня благоустройства существующих улиц и дорог.

Генеральным планом предусматриваются следующие мероприятия по благоустройству существующих улиц и дорог:

* Ремонт проезжих частей;
* Строительство тротуаров;
* Озеленение, освещение;
* Организация водоотвода с проезжих частей.

На I-ю очередь предусматривается благоустройство основных улиц, общая протяженность которых составляет 1,3 км, на расчетный срок дополнительно – 2 км.

Генеральным планом н.п. Щукозеро намечается развитие сети обслуживающих устройств легкового транспорта (норма автомобилизации на I-ю очередь принимается – 350 автомобилей на 1 тыс. жителей, на расчетный срок – 400 автомашин на 1 тыс. жителей):

* Создание автостоянок у объектов общественного назначения;
* Расширение существующих площадок гаражей индивидуальных владельцев на I-ю очередь на 125 автомобилей, на расчетный срок дополнительно на 105 автомобилей;
* Строительство автосервисного комплекса, размещаемого на въезде в населенный пункт и включающего в себя АЗС (2 колонки), СТО (5 постов), мойку, предприятия торговли и бытового обслуживания.
  1. *Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры города*

Администрацией ЗАТО г. Североморск приняты и действуют документы необходимые для развития транспортной инфраструктуры ЗАТО г. Североморск, в числе таких документов:

* Стратегия социально-экономического развития Мурманской области до 2020 года и на период до 2025 года, утвержденным Постановлением Правительства Мурманской области от 25.12.2013 г. № 768-ПП/20
* План мероприятий по обеспечению стабильного социально-экономического развития ЗАТО г. Североморск в 2016 и 2017 годах, утвержденным Распоряжением Главы администрации ЗАТО г. Североморск от 27.04.2016 г. № 463-р;
* Генеральный план ЗАТО г. Североморск, утвержденный Решением Совета Депутатов ЗАТО г. Североморск от 11.06.2013 г. № 417;
* Генеральный план н.п. Щукозеро, утвержденный Решением Совета Депутатов ЗАТО г. Североморск от 11.06.2013 г. № 419;
* Муниципальная Программа «Улучшение качества и безопасности жизни населения» на 2014-2020 годы (с изменениями) от 16.12.2013 № 1306 с подпрограммами «Доступная среда в ЗАТО г. Североморск» на 2014-2020 годы, «Повышение безопасности дорожного движения и снижение дорожно-транспортного травматизма в ЗАТО г. Североморск» на 2014-2020 годы;
* Муниципальная Программа «Обеспечение комфортной городской среды в ЗАТО г. Североморск» на 2016-2020 годы (с изменениями) от 27.12.2016 № 176 с подпрограммой «Автомобильные дороги и проезды ЗАТО г. Североморск» на 2016-2020 годы;
* Постановление администрации ЗАТО г. Североморск «Об утверждении Перечня автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории ЗАТО г. Североморск» от 28.12.2015 г. №1362;
* Постановление администрации ЗАТО г. Североморск «Об утверждении Порядка подготовки документа планирования регулярных пассажирских перевозок и багажа автомобильным транспортом, в том числе на социально значимых муниципальных маршрутах, на территории ЗАТО г. Североморск» от 14.112016 г. № 1468;
* Постановление администрации ЗАТО г. Североморск «Об утверждении Административного регламента исполнения муниципальной функции «Осуществления муниципального контроля за сохранностью автомобильных дорог местного значения» от 13.08.2012 г. № 668;
* Постановление администрации ЗАТО г. Североморск «Об утверждении Положения о порядке организации и проведения конкурса на право заключения договоров о транспортном обслуживании населения автомобильным транспортом общего пользования на муниципальных маршрутах регулярных пассажирских перевозок, в том числе на социально значимых муниципальных маршрутах, на территории ЗАТО г. Североморск» от 08.12.2015 г. № 1213;
* Постановление Правительства Мурманской области «Об утверждении Перечня автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Мурманской области» от 22.04.2010 г. № 179-ПП;
  1. *Оценка финансирования транспортной инфраструктуры*

Оценка финансирования транспортной инфраструктуры осуществлялась на основании Справки об исполнении бюджета ЗАТО г. Североморск за 2016 год.

**Транспорт.**

На мероприятия по транспорту ЗАТО направлено 1 993,3 тыс. руб. (80,9%), в том числе:

* субвенция на реализацию ЗМО «О предоставлении льготного проезда на городском электрическом и автомобильном транспорте общего пользования обучающимся и студентам государственных областных и муниципальных образовательных учреждений Мурманской области» - 1 003,4 тыс. руб. (68,1%),
* разработка и актуализация программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа – 989,8 тыс. руб. (99,8%),

**Дорожное хозяйство.**

Освоено 168 809,3 тыс. руб. (99,3%).

По подразделу осуществлялись расходы на реализацию подпрограммы «Автомобильные дороги и проезды ЗАТО г. Североморск».

**Благоустройство.**

На мероприятия по благоустройству ЗАТО направлено 55 579,9 тыс. руб. (98,7%), из них на:

* уличное освещение в рамках подпрограммы "Комплексная эксплуатация муниципальных объектов уличного (наружного) освещения"– 17 174,6 тыс. руб. (100,0%);
* на озеленение в рамках подпрограммы "Городские парки и скверы - центры отдыха Североморцев"– 11 248,6 тыс. руб. (98,4%);
* прочие мероприятия по благоустройству городских округов в рамках подпрограммы "Осуществление прочих мероприятий по благоустройству в ЗАТО г. Североморск" – 26 119,6 тыс. руб. (98,1%), из них: расходы на муниципальное задание и субсидия на иные цели бюджетному учреждению на оказание услуг по организации и содержанию мест захоронения - 4 948,5 тыс. руб. (100%);
* расходы на реализацию подпрограммы "Повышение безопасности дорожного движения и снижение дорожно-транспортного травматизма в ЗАТО г. Североморск"– 1 037,1 тыс. руб. (98,5%).

В таблице 8 представлена динамика расходов за 2016 год на мероприятия, отнесенные к транспортной инфраструктуры ЗАТО г. Североморск.

Таблица 12 Динамика расходов 2016 года по разделу транспортной инфраструктуры

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **2015 год** | | | **2016 год** | | | **Отклонение исполнения (2016 к 2015)** | |
| **Утверждено** | **Исполнено** | **% исполнения** | **Утверждено** | **Исполнено** | **% исполнения** | **Сумма** | **%** |
| Транспорт | 9 865,4 | 9 016,3 | 91,4 | 2 464,6 | 1 993,3 | 80,9 | -7 023,0 | -77,9 |
| Дорожное хозяйство (дорожные фонды) | 187 496,8 | 170 456,9 | 90,9 | 169 924,5 | 168 809,3 | 99,3 | -1 647,6 | -1,0 |
| Благоустройство | 56 590,1 | 56 105,0 | 99,1 | 56 297,0 | 55 579,9 | 98,7 | -525,1 | -0,9 |

1. **Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории города**
   1. *Прогноз транспортного спроса города, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории города*

Согласно «Прогнозу долгосрочного социально – экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года» оценки развития транспорта общего пользования даны в двух вариантах (см. таблицу 13).

Таблица 13 Показатели развития общественного транспорта Российской Федерации (млрд пассажиро-километров)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование** | **2011** | **2020** | | **2030** | | **Доля 2020 к 2011 г, %** | | **Доля 2030 к 2011 г., %** | |
| **1 вар.** | **2 вар.** | **1 вар.** | **2 вар.** | **1 вар.** | **2 вар.** | **1 вар.** | **2 вар.** |
| Транспорт общего пользования, в том числе: | 503 | 627 | 664 | 820 | 965 | 125 | 132 | 163 | 192 |
| Автобусного | 139 | 147 | 157 | 181 | 206 | 106 | 113 | 130 | 148 |
| Доля автобусного транспорта | 27,6 | 23,4 | 23,6 | 22,1 | 21,3 | 84,8 | 85,6 | 79,8 | 77,1 |

Таким образом, при снижении доли автобусного транспорта, в целом предполагается в 2030 году увеличение пассажирооборота автобусами по одному варианту – на 30% к 2011 году, а по второму варианту – на 48%. Эти цифры можно считать ориентирами и для ЗАТО г. Североморска. При этом с большей вероятностью нужно ориентироваться на второй вариант.

*Результаты моделирования функционирования транспортной инфраструктуры.*

Оценки вариантов изменения транспортного спроса и установленных целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры;

Сравнение целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры каждого варианта с базовыми показателями, за которые могут быть приняты показатели, характеризующие существующее состояние транспортной инфраструктуры или состояние транспортной инфраструктуры в период реализации Программы.

Существует ряд показателей транспортной системы города, которые позволяют спрогнозировать транспортный спрос города. К ним относятся:

1. коэффициент непрямолинейности сообщений kn;
2. наибольшая протяженность селитебной территории города L;
3. плотность населения dp.

Средняя напряженность пассажиропотока на маршрутах определяется по формуле:

где ds – средняя напряженность пассажиропотока на маршрутах, тыс.пасс.-км/км в сутки;

dp – плотность населения, тыс. чел/км2;

W – удельная работа системы городского пассажирского транспорта, тыс. пасс.- км/жит. в сутки;

dn – линейная плотность транспортной сети, км/км2; mk – маршрутный коэффициент.

Начнем с расчета динамики плотности населения dp. При общей площади городской территории 271,3 км2 площадь селитебной территории составляла:

в 2006 году – 39,5 км2;

в 2011году – 40,2 км2;

в 2016 году она составляет 42 км2.

Согласно Генеральному плану города средняя плотность населения на территории жилой застройки г. ЗАТО г. Североморска составила 2,63 чел./км2. При этом площадь территорий, занятых жилой застройкой (на момент внесения изменений в генеральный план города ЗАТО г. Североморска в 2014 году) занимала всего 10,2 км2. Следует отметить, что используемая в данной работе категория «селитебная территория» отличается от категории «площадь жилой застройки», которая используется в утвержденном Генеральном плане ЗАТО г. Североморска с учетом изменений 2014 года.

Затраты на систему ГПТ в расчете на жителя обратно пропорциональны плотности населения. Повышением плотности населения можно добиться оптимизации системы городского пассажирского транспорта – обеспеченности транспортной сетью, маршрутного коэффициента, напряженности пассажиропотока на маршрутах, средней вместимости подвижного состава, скорости сообщения транспорта, его пробега.

Максимальная протяженность селитебной зоны была за последнее десятилетие неизменной и составляла 10,4 км.

Таким образом, общая протяженность автомобильных дорог в границах городского округа составляет 173,14 км.

Соответственно, линейная плотность транспортной сети (dn), измеряемая в кило-метрах дорог на квадратный километр селитебной территории (км/км2) составляла:

в 2006 году – 3,86 км/км2;

в 2011году – 4,07 км/км2;

в 2016 году она составляет – 4,12 км/км2.

В действующем Генеральном плане ЗАТО г. Североморска используются следующие показатели зоны транспортной инфраструктуры.

Таблица 14 Показатели зоны транспортной инфраструктуры ЗАТО г. Североморск\*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показатель** | **Ед. изм.** | **Современное состояние** | **Прогноз на 2035 год** | **Прирост, %** |
| Зона транспортной инфраструктуры, в том числе: | Га |  |  |  |
| % |  |  |  |
| объектов транспортной инфраструктуры | Га |  |  |  |
| % |  |  |  |
| улично-дорожной сети | Га |  |  |  |
| % |  |  |  |

\*- исходные данные по показателям зон транспортной инфраструктуры ЗАТО г. Североморск не предоставлены.

Протяженность улично-дорожной сети, согласно Перечню автомобильных дорог общего пользования местного значения, находящихся в муниципальной собственности муниципального образования города ЗАТО г. Североморска по состоянию на 01.01.2013 составляет 128431 м. Кроме того, в границах городского округа имеются бесхозяйные автомобильные дороги, протяженность которых, согласно Перечню бесхозяйных автомобильных дорог и проездов, составляет 44,7 км. В сумме этот показатель составит 173,1 км.

Для определения удельной работы системы городского пассажирского транспорта вводятся следующие обозначения:

W = Bm\*lm [[2]](#footnote-1)

где Bm – среднесуточная маршрутная транспортная подвижность населения, поездок на жителя в сутки;

lm – средняя дальность маршрутной поездки, км.

Показатели транспортной подвижности содержатся во многих пособиях и справочниках. Они зависят от размеров города, чем больше город, тем больше значение данного показателя.

Таблица 15 Средняя транспортная подвижность городского населения РФ[[3]](#footnote-2)

| **Классификационная группа города** | **Численность населения, тыс.** | **Удельный вес городов, %** | **Транспортная подвижность, Птр – число поездок в год на 1 пасс.** |
| --- | --- | --- | --- |
| Города-гиганты | Свыше 2000 | 0,18 | 750…820 |
| Крупнейшие города | 1001…2000 | 0,87 | 650…750 |
| 501…1000 | 1,55 | 500…650 |
| Крупные | 251…500 | 3,47 | 400…500 |
| Большие | 101…250 | 7,49 | 300…400 |
| Средние | 51…100 | 11,51 | 250…300 |
| Малые | 50 и менее | 74,93 | 150…250 |

Для определения средней дальности поездки используется эмпирическая зависимость:

где R – предельная дальность поездки, км.

Предельная дальность поездки для ЗАТО г. Североморска с учетом коэффициента не-прямолинейности (см. далее) равна 10,4 км.

В свою очередь, предельная дальность поездки R определяется по формуле:

R=0,8kn\*L

где L – наибольшая протяженность селитебной территории города. Для ЗАТО г. Североморска она равна 10,4 км;

kn - коэффициент непрямолинейности сообщений[[4]](#footnote-3).

Этот показатель учитывает планировочные особенности и является одним из основных характеристик транспортной схемы города. При увеличении коэффициента не-прямолинейности сообщений возрастает общий пробег транспортных средств, увеличивается средняя дальность поездки пассажиров и автомобилей. В результате возрастает общий объем работы городского пассажирского транспорта. По коэффициенту непрямолинейности можно судить о форме территории и зонировании города. При планировке близкой к квадрату коэффициент непрямолинейности увеличивается. По мере увеличения вытянутости территории и приближения ее к линейной форме уменьшается. Влияет на коэффициент и положение центра города. В отношении ЗАТО г. Североморска этот фактор оказывает незначительное влияние.

Показатель R (предельная дальность поездки) для ЗАТО г. Североморска по приведенной выше формуле составляет 10,65 км 10,77 км и 10,86 км на прогнозируемую перспективу 14,14 км.

Соответственно средняя дальность поездки определяется так:

Таким образом, средняя дальность поездки равна для прогнозируемого периода 4,52 км, а удельная работа системы городского пассажирского транспорта ЗАТО г. Североморска прогнозируется следующим образом (см. таблицу 16).

Таблица 16 Прогноз удельной работы городского транспорта и совокупного объема пассажирооборота при расчетной дальности поездки\*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2025** | **2030** | **2035** |
| Население городского округа на 01.01 факт и прогноз |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Средняя подвижность населения (поездок в год), вариант 1 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Средняя подвижность (поездок в год) по общественному транспорту вариант 1 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Удельная работа городского транспорта вариант 1 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Совокупный объем пассажирских перевозок  (тыс пассажиро-километров) вариант 1 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Темпы увеличения объемов перевозок (к 2016 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

\*- расчетные показатели отсутствуют в связи с отсутствием исходных данных

Следовательно, к 2035 году совокупный объем пассажирских перевозок ЗАТО г. Североморска приблизится по первому варианту к 290 млн пассажиро-километров в год, по второму варианту – к 136 млн пассажиро-километров в год . Исходя из этого и требуется увеличивать количество подвижного состава городского пассажирского транспорта.

Из данных Таблицы выше следует, что, по сравнению с нынешним состоянием к 2025 году парк городского пассажирского транспорта должен быть увеличен по первому варианту на 21%, по второму варианту – на 37% только для того, чтобы поддержать нынешний уровень транспортного обслуживания населения. Если же ставится задача повышения уровня транспортных услуг, то эту цифру нужно считать тем минимумом, ниже которого уровень предоставления транспортных услуг будет для жителей города сокращаться.

Кроме того, показатель «Совокупный объем пассажирских перевозок (тысяч пассажиро-километров) не отражает загрузки транспорта в часы пик, то есть во время массовых поездок на работу.

В разделе Показатели развития транспортной сети ЗАТО г. Североморск изменение структуры городского транспорта отнесены к категории стратегических показателей.

* 1. *Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта*

Автомобильный транспорт

В ЗАТО г. Североморск в последние четыре года темп роста автомобилизации населения протекает со средней величиной в 3,1% в год, при этом в 2015 году он составил только 2,0%. В последующие годы темп увеличения уровня автомобилизации будет постепенно снижаться и после 2025 года может понизиться до величины менее одного про-цента.

Прогноз уровня автомобилизации населения городского округа ЗАТО г. Североморск на период до 2035 года представлен в таблице

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Год** | **Легковые авто, ед.** | **Население, чел.** | **Уровень автомобилизации, авто на 1000 сел.** |
| 2016 | 19723 | 59760 | 330 |
| 2017 | 20461 | 60215 | 340 |
| 2018 | 21198 | 60636 | 350 |
| 2019 | 21936 | 61024 | 359 |
| 2020 | 22674 | 61377 | 369 |
| 2021 | 23411 | 61675 | 380 |
| 2025 | 26362 | 62233 | 424 |
| 2030 | 30050 | 62401 | 482 |
| 2035 | 33739 | 62023 | 544 |

По данному прогнозу к исходу рассматриваемого периода (2035 год) уровень автомобилизации городского округа приблизится к показателям восточноевропейских стран настоящего времени.

Объекты придорожного сервиса

Планируемая потребность объектов дорожного сервиса в ЗАТО г. Североморск определена исходя из обеспеченности населения индивидуальными легковыми автомобилями которая на конец 2035 года составляет 544 единиц на 1000 жителей. Расчетное количество автомобилей составит – 33739 единиц.

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта автозаправочными станциями (далее – АЗС), автогазозаправочными станциями (далее – АГЗС) обозначены:

* потребность в АЗС составляет: 1 топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей;
* потребность в АГЗС составляет: не менее 15% от общего количества автозаправочных станций.

Требования к обеспеченности легкового транспорта станциями технического обслуживания (далее – СТО) обозначены в СП 42.13330.2011 «СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»:

* Согласно п. 11.26 потребность в СТО составляет: 1 пост на 200 легковых автомобилей.

Расчётное количество объектов придорожного сервиса до 2035 года представлено в таблице \_\_\_.

Таблица 17 Динамика показателя автомобилизации населения ЗАТО г. Североморск в 2011 - 2015 годах

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Объекты** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2025** | **2030** | **2035** |
| 1 | АЗС | 16 | 17 | 18 | 18 | 19 | 20 | 22 | 25 | 28 |
| 2 | АГЗС | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 4 | 4 |
| 3 | СТО | 99 | 102 | 106 | 110 | 113 | 117 | 132 | 150 | 169 |

* 1. *Прогноз показателей безопасности дорожного*

Показатели безопасности дорожного движения по состоянию на 2016 год в целом по городскому округу имеют благоприятную тенденцию. Так, за первое полугодие количество ДТП с пострадавшими составило \_\_\_ случаев, при которых пострадало \_\_\_ человек (\_\_\_ погибших). Если тенденция не изменится по итогам года будет \_\_\_\_ случая ДТП при \_\_\_ пострадавших.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показатель** | **2016** | **2017 (прогноз)** | **Среднегодовые показатели за последние пять лет** | **%**  **2016/среднегодовой** |
| Количество ДТП |  |  |  |  |
| Количество раненых |  |  |  |  |
| Количество погибших |  |  |  |  |
| Количество жителей, тыс. чел. |  |  |  |  |
| Количество погибших на 100 тыс. жит. |  |  |  |  |

\*- исходные данные по количеству пострадавших отсутствуют

Прогноз показателей безопасности дорожного движения на 2016 год существенно превышает показатели 2015 года и среднегодовые показатели за последние пять лет.

В целях профилактики дорожно-транспортного травматизма и прежде всего детско-го личным составом отдела ГИБДД УМВД России в городе ЗАТО г. Североморске проводится необходимая работа в образовательные учреждения, в том числе организованы занятия в высших, средних, дошкольных образовательных учреждениях и беседы на общешкольных родительских собраниях, беседы с водительским составом автотранспортных предприятий. Организована работа со средствами массовой информации, размещаются заметки в газетах, проводятся выступления на радио и по телевидению, размещается информация на сайтах в интернете.

Уровень содержания дорог и организация дорожного движения в ЗАТО г. Североморске превышает эти показатели в похожих по численности населения городах региона и страны. Однако, в последние годы в городе наблюдаются систематические затруднения дорожного движения в «часы пик». Причинами этого явления, осложняющего движение по улично-дорожной сети городского округа являются:

* + - рост населения ЗАТО г. Североморска;
* активный рост автомобилизации населения городского округа;
* низкие темпы строительства и реконструкции городских дорог.

Системные затруднения на дорогах с одной стороны снижают скорости передвижения, а с другой снижаю вероятность ДТП, повышая, таким образом, уровень безопасности движения. Уровень безопасности и соответствующие показатели на планируемый период прогнозируется в рамках средних показателей за последние пять лет с постепенным снижением количества ДТП и пострадавших.

* 1. *Прогноз негативного развития транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения*

Автомобильный транспорт

По прогнозу уровень автомобилизации населения городского округа город ЗАТО г. Североморск продолжит расти с 330 автомобилей на 1000 населения в 2016 году до 544 автомобилей на 1000 населения в 2035 году. С учётом ожидаемого увеличения численности населения ЗАТО к 2035 году до 62023 человек парк только легковых автомобилей может достичь 33739 шт. Численность автобусов, микроавтобусов маршрутных такси, грузового и специального автотранспорта существенно не изменится. Указанная динамика позволяет утверждать, что автомобильный транспорт по-прежнему останется основным источником загрязнения экосистемы города.

Железнодорожный транспорт

В планируемый период не ожидается развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта и существенное увеличение объёмов перевозки пассажиров и грузов в границах городского округа город ЗАТО г. Североморск. При дальнейшем использовании локомотивного парка с дизельными двигателями негативное воздействие отрасли на окружающую среду и здоровье населения останется на уровне, близком к существующему. При переводе локомотивного парка на газовое топливо негативное воздействие на окружающую среду и здоровье населения несколько уменьшится.

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

Показатели, характеризующие существующее состояние транспортной инфраструктуры или состояние транспортной инфраструктуры в период реализации Программы.

Прежде, чем формировать систему показателей, следует зафиксировать нормативно определенные термины и определения. Они приводятся далее не полностью в алфавитном порядке в соответствии с ГОСТ Р 51006-96. «Услуги транспортные. Термины и определения». Принят и введен в действие Постановлением Госстандарта России от 25 декабря 1996 г. № 703.

Безопасность услуг по перевозкам пассажиров. Безопасность услуг для жизни, здоровья, имущества пассажиров и окружающей среды.

Вид транспортной услуги. Совокупность однородных транспортных услуг, характеризующихся общими технологическими признаками.

Исполнитель транспортной услуги. Физическое или юридическое лицо, являющееся стороной договора перевозки, которое предоставляет услуги.

Качество транспортных услуг. Совокупность характеристик пассажирских, грузовых перевозок или транспортной экспедиции, определяющих их пригодность удовлетворять потребности пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей в соответствующих перевозках и работах.

Комфортность перевозки пассажиров. Совокупность характеристик транспортных услуг, обусловливающих создание необходимых условий обслуживания и удобства пребывания пассажиров на транспортном средстве, в начальных, транзитных и конечных пунктах в соответствии с установленными нормами и требованиями.

Надежность транспортного обслуживания. Совокупность характеристик исполнителя транспортных услуг, обусловливающая предоставление их потребителям в заданных объемах и качестве в течение установленного времени.

Пассажир. Физическое лицо, имеющее договор (билет) перевозки.

Перевозки пассажирские. Транспортные услуги по перемещению пассажиров, связанные с безопасностью, своевременностью и комфортностью перевозки пассажиров Показатель качества транспортной услуги (обслуживания). Количественная характеристика одного или нескольких потребительских свойств услуги (обслуживания), составляющих ее качество.

Проверка качества транспортных услуг. Систематический и независимый анализ, позволяющий определить соответствие деятельности и результатов в области качества запланированным мероприятиям, а также эффективность их внедрения и соответствие поставленным целям.

Своевременность перевозки пассажира. Характеристика транспортной услуги, обусловливающая перевозку пассажиров в соответствии с объявленным расписанием, договором или другими установленными требованиями по времени движения транспортных средств.

Сервис транспортный. Набор транспортных услуг, предоставляемых при перевозке грузов и пассажиров.

Система качества транспортных услуг. Совокупность организационной структуры, ответственности, процедур, процессов и ресурсов, обеспечивающая осуществление общего руководства качеством.

Транспортное обслуживание. Процесс предоставления транспортных услуг потребителям, в соответствии с установленными нормами и требованиями.

Управление качеством транспортных услуг. Методы и деятельность оперативного характера, используемые для удовлетворения требований к качеству.

Уровень качества транспортных услуг. Относительная характеристика качества предоставляемых транспортных услуг, основанная на сравнении значений показателей качества оцениваемой услуги с базовыми значениями соответствующих показателей.

Услуга транспортная. Результат деятельности исполнителя транспортной услуги по удовлетворению потребностей пассажира, грузоотправителя и грузополучателя в перевозках в соответствии с установленными нормами и требованиями.

Услуга сопутствующая. Услуга, предоставляемая пассажиру организациями транспортного комплекса или гражданами-предпринимателями, непосредственно не связанная с перевозкой.

Под сбалансированной системой показателей (СБС) обычно понимается такой набор показателей, в котором сочетаются показатели перспективного (стратегического) развития и показатели текущей доходности (успешности). Чаще всего СБС используется применительно к анализу деятельности производственных компаний и других коммерческих структур.

В отношении Комплексной транспортной стратегии города сбалансированность между перспективными и текущими тактическими решениями пролегает по границе качественных изменений в структуре транспорта. Все, что предполагает такую структуру неизменной, относится к тактическим решениям: строительство новой дороги или расширение существующей, строительство моста, двухуровневой развязки, новая организация дорожного движения и т.д. В случае если решения касаются существенных изменений в структуре транспорта: строительство городской железной дороги, существенное расширение метрополитена, запрет на автомобильное движение по конкретным улицам и т.д.

С учетом такой сбалансированности предлагается восемь групп показателей качества городской транспортной системы, отражающий ее основные характеристики. По каждой из восьми групп показателей с учетом реальных условий конкретного города выделяются два основных показателя, один из которых относится к стратегическим, другой к тактическим решениям. Эти показатели позволяют более четко определить обязательства городских органов власти перед гражданами города в отношении комплексного развития транспортной системы города. Таким образом, всего должно быть прописано 16 показателей, по которым могут формироваться цели развития транспортной системы города. Планирование будущего транспортной системы по таким показателям обеспечит ее комплексное и сбалансированное развитие.

Для получения инструментов количественного измерения необходимо для каждого города выбирать реперные города, в сравнении с которыми будут отбираться критические для данного города показатели. Эти города, выбранные для сравнения, должны быть по численности и структуре экономики быть похожи на город, в котором проводится оценка текущего состояния транспортной системы.

Для ЗАТО г. Североморска список реперных городов предлагается следующим: Снежногорск, Полярный, Кировск. Этот список может быть сокращен до двух-трех городов. Реперные города используются в двух направлениях – для отбора конкретных показателей (критерий – наибольшее отставание оцениваемого города) и для определения целей по отобранным показателям в разбивке по годам. Такой подход соответствует положениям ГОСТ Р 51006-96, определяющим качество транспортного обслуживания «на сравнении значений показателей качества оцениваемой услуги с базовыми значениями соответствующих показателей».

Целевые показатели могут быть в двух формах:

* прогрессивные, например: ежегодно увеличивать информационное обеспечение транспортной системы города по показателям оснащенности перекрестков и остановок общественного транспорта;
* граничные, например: не превышать установленную границу числа ДТП в расчете на тысячу автомобилей.

Выбор формы показателя проводится по результатам публичных слушаний.

При нормировании показателей качества городской транспортной системы чаще всего применяются сочетания различных методов (экспертные, интервальные, расчетные и др.). Это связано с тем, что невозможно оценить издержки и выгоды участников транспортного процесса с помощью расчетных методов или непосредственно по результатам мониторинга.

При формировании системы целевых показателей развития КТС следует учитывать их, в частности, ГОСТ Р 51004-96. «Услуги транспортные. Пассажирские перевозки. Номенклатура показателей качества». Принят и введен в действие Постановлением Госстандарта России от 25 декабря 1996 г. № 701. Дальнейшее описание предлагаемой системы показателей является оригинальным, но в нем учитываются рекомендации упомянутого ГОСТа.

На основании действующих нормативных документов устанавливается, что набор целевых показателей в Программе развития транспортной системы ЗАТО г. Североморска дол-жен состоять из следующих восьми групп:

Обеспеченность транспортной системы.

Технологическая организация работы транспорта.

Затраты времени на передвижение.

Информационное обеспечение.

Безопасность передвижения.

Доступность.

Комфортность.

Удовлетворенность населения.

Далее рассмотрены показатели каждой из восьми групп с учетом того, что в каждой группе должны быть выделены показатели тактического и стратегического уровня.

*Группа 1. Обеспеченность транспортной системы*

Показатели обеспеченности делятся на две категории: обеспеченность дорожной сетью и обеспеченность подвижным составом. В первой подгруппе основным показателем считается отношение площади дорог к общей площади города. Во второй подгруппе – соответствие нормативам обеспеченности подвижным составом.

В зависимости от положения города среди других городов РФ по показателям первой или второй подгрупп отдается предпочтение той из них, по которой город оказался наиболее отстающим. Применительно к Новосибирску, например, это – первая подгруппа. Но есть города, где по первой подгруппе показатели выше средних и тогда по обеспеченности транспортной системы следует выбирать показатели обеспеченности подвижным составом. К таким городам относится и ЗАТО г. Североморск.

Система общественного пассажирского транспорта должна обеспечивать функциональную целостность и взаимосвязанность всех основных структурных элементов территории с учетом перспектив развития поселений. Линии наземного общественного пассажирского транспорта следует предусматривать на магистральных улицах и дорогах с организацией движения транспортных средств в общем потоке по выделенной полосе проезжей части или на обособленном полотне. Параметры проектирования сети общественного пассажирского транспорта и пешеходного движения представлены ниже

Согласно СНиП 2.07.01-89 п. 6.27 определено, что в одном направлении не должно быть более 30 транспортных средств на одной остановке в одном направлении (ограничение сверху). А скорость движения по городу (крейсерская) должна быть гарантирована не менее 40 км/час. Предлагается ориентироваться на эти нормативы.

Списочный парк подвижного состава городского не остается постоянным по количеству и составу в течение планируемого периода (месяца, квартала, года) вследствие списания, пополнения или частичной передачи его другим предприятиям. Поэтому рассчитывается среднесписочный парк ПС, определяемый по типам и моделям на основании данных об изменении (увеличение, сокращение) парка за данный период. При этом учитываются не только количественное изменение парка, но и сроки поступления или выбытия ПС из АТО. В соответствии с этим рассчитывают количество автомобиле-дней нахождения на предприятии списочного парка, а также вновь поступивших и выбывших единиц подвижного состава. Автомобиле-дни (АД) определяются произведением количества автомобилей на соответствующее количество дней нахождения их в эксплуатации.

Кроме того, к данной группе показателей относятся укомплектованность экипажем, спасательными средствами, обеспеченность нормативной документацией, маршрутными картами, инвентарем, приспособлениями и др.

Доля улично-дорожной сети, оборудованная парковками – еще один показатель обеспеченности транспортной системы. Для ЗАТО г. Североморска этот показатель менее значимый, чем другие показатели данной группы.

Для ЗАТО г. Североморска по этой группе показателей предлагается избрать как тактический показатель – гарантию продвижения по городу автомобилей со скоростью не менее 40 км в час в часы пик и не более 30 маршрутов на каждой остановке общественного транспорта. В качестве стратегического показателя этой группы предлагается выбрать улучшение среднесписочного подвижного состава.

Протяженность автомобильных дорог местного значения, с накопленной величиной к 2016 году, или протяженность автомобильных дорог местного значения на одного жителя являются конкурентными показателями данной группы. Однако, по многим причинам лучше (нагляднее) использовать показатели прироста дорожной сети, то есть километры построенных за год дорог.

*Группа 2. Технологическая организация работы транспорта*

К тактическим показателям технологической организации транспорта относятся:

доля регулируемых перекрестков;

система видеонаблюдения (она одновременно относится и к группе «Безопасность передвижения»);

наличие парковочных мест, в том числе платных (она одновременно относится и к группе «Обеспеченность транспортной системы»);

численность и показатели работы эвакуаторов.

К стратегическим показателям этой группы относятся: создание управления оперативной обстановкой на городском транспорте (ситуационный центр), единый проездной билет, создание специализированных служб и системы контроля за передвижением подвижных единиц общественного транспорта.

Для ЗАТО г. Североморска предлагается в качестве тактического показателя избрать долю регулируемых перекрестков, то есть обеспеченность перекрестков светофорами.

В качестве основного стратегического показателя предлагается создание ситуационного (диспетчерского) центра. Следует учитывать, что такой центр обычно вписан в более масштабные проекты, которые называются «Безопасный город», «Интеллектуальный город» или «Умный город».

Один класс таких проектов строится на базе платформы Netris CCTV и серверов Netris iStream, обеспечивающих интеграцию и взаимодействие между видеоинформацией и аналитической информацией, поступающей аналитики. Netris CCTV Platform — это комплекс оборудования и программного обеспечения для предоставления услуги видеонаблюдения через Интернет неограниченному числу пользователей. Допускается интеграция в систему внешних систем, необходимых городу, использование видеокамер различных типов и функциональных возможностей (поворот, зум, настройка диафрагмы, освещенности, подогрева и т.д. Результаты обработки изображений передаются по автономной сети в ситуационный центр для анализа и дальнейшего использования.

Аналитика направлена на обнаружение, слежение, распознавание и прогнозирование развития различных событий.

Обеспечивается дистанционный доступ к камерам, выбор камеры для просмотра с помощью интерактивной карты, авторизация пользователей, поддержка функциональности камеры (поворот, масштаб, motion detection и др.), возможность записи и хранения видео, простой интерфейс управления.

Netris iStream представляет собой универсальную систему записи, хранения и вещания контента, предназначенную для управления видео- и аудиоматериалами в IP-сетях. Стримминговый сервер Netris iStream был специально разработан для реализации проектов, связанных с трансляцией видео на различные типы пользовательских устройств. Он обеспечивает запись и трансляцию (ре-вещание) видеопотоков в режиме реального времени, поддерживает все популярные форматы, в т.ч. зашифрованный Apple HLS. Это универсальный видеосервер для использования в различных областях: OTT, IPTV, видеонаблюдении и ряде других, где требуется доставка видео.

Netris CCTV Platform предоставляет широкий набор картографических сервисов (Яндекс, Bing, OSM, Google) с поддержкой дополнительных возможностей (например, Яндекс. Пробки) и обладает широким функционалом: просмотр живого видеопотока, запись, поиск по различным критериям, воспроизведение и экспорт видео из архива, управление камерами и многое другое.

В основу положены решения, которые уже сегодня применяются дочерними компаниями АФК «Система» в Москве и других городах России.

Другой участник российского рынка городских информационных транспортных центров – компания «Интегра-Планета-4D», разработавшая 3D-модели города, которая используется полицией, ГИБДД, а также для организации и управления дорожным движением.

Задача №1 такой системы видеофиксация дорожно-транспортных нарушений и происшествий по всей дорожной сети города. Это – самая отработанная технология, поскольку за ней стоит практика фиксации нарушений ПДД.

Задача №2 – фиксация природных и техногенных авариных ситуаций, имеющих отношение к дорожной сети.

Задача №3 – мониторинг в местах проведения публичных и массовых мероприятий (площади, парки, скверы), когда наряду с неизбежными транспортными проблемами появляются другие, от них неотделимые: давка, вероятность технической аварии или террористического акта.

Задача №4 – видеофиксация правонарушений как связанных с транспортом, так и непосредственно с ним не связанных, но происходящих в зоне видимости видеокамер.

Задача №5 – мониторинг дворовых территорий на предмет нарушений, не обязательно относящихся к нарушениям, преследуемым по закону: использование дворов для транзитного проезда, своевременная уборка, вывоз мусора, незаконная установка преград транспорту или возведение рекламных конструкций и т.п.

Задачи 2-5 могут выполняться ситуационным центром на возмездной основе, в случае одобрения такого варианта депутатам городского законодательного собрания.

Еще один прототип реализуется в Барнауле. Там в 2011 году была разработана проектная документация «Общегородского информационно (ОИДЦ) комплексной автоматизированной системы «Безопасный город – «ГЛОНАСС» – ЕДДС 112». И постепенно этот проект внедряется с учетом бюджетных ограничений.

Предлагается остановиться на барнаульском и бийском вариантах Городского ин-формационно-диспетчерского пункта.

В целом структура такого общегородского ИДЦ показана на рисунке 3

**Городской информационно-диспетчерский центр**

Рисунок 3 Структура общегородского Информационно-диспетчерского пункта (барнаульский вариант)

Предлагается взять за основу именно барнаульский вариант, с определенным исключением непосредственного управления движением

**Городской информационно-диспетчерский центр**

Рисунок 4 Предлагаемая структура общегородского Информационно-диспетчерского пункта (североморский вариант)

Реализация такого проекта возможна по следующим трем этапам:

Первый этап: АСУДД + геоинформационная система + система видео- и фото- фиксации нарушений правил дорожного движения.

Второй этап: Мониторинг транспортных средств ГЛОНАСС/GPS + Городская система видеонаблюдения.

Третий этап: Система связи и оповещения служб взаимодействия + Мониторинг и диспетчеризация городской инфраструктуры и ЖКХ (тепло-, водо-, газо-, электроснабжение) + Мониторинг стационарных объектов (пожарная обстановка, охрана и контроль до-ступа). При разработке проекта общегородского ИДЦ последовательность этапов может быть изменена.

В настоящее время основная часть разработок городских диспетчерских центров по управлению пассажирским транспортом относится к компании НПП Транснавигация или ее клонам, например, Сибтранснавигация (Кемерово).

Утверждается, что НПП «Транснавигация» является головной организацией Министерства транспорта РФ по вопросам научно-технического сопровождения подпрограммы «Внедрение и использование спутниковых навигационных систем в интересах транспорта» на наземном автомобильном и городском электрическом транспорте в рамках Федеральной целевой программы «Глобальная Навигационная Система».

Но упомянутая ФЦП закончилась в 2011 году, а НПП «Транснавигация» сначала была поглощена компанией «Ситроникс Телеком Солюшнс», производителем телекоммуникационной инфраструктуры и информационных систем. Именно эта компания начинала работу по системе управления пассажирским транспортом в ЗАТО г. Североморске в 2008 году, С ней был заключен контракт на поставку и внедрение системы диспетчерского управления городским пассажирским транспортом города ЗАТО г. Североморска. Но проект не был реализован.

В 2012 году компания «Ситроникс Телеком Солюшнз» вошла в состав «Энвижн Груп», которая, в свою очередь была поглощена АФК «Система» в результате интеграции активов Группы ОАО «РТИ» и ЗАО «Энвижн Груп» в области информационных и коммуникационных технологий. При этом на момент объединения компания «Ситроникс Те-леком Солюшнз» была фактически банкротом. По этой причине дальнейшая ориентация на программное обеспечение и оборудование АСУ Навигация представляется нерациональным.

Причиной банкротства компаний НПП «Транснавигация» - «Ситроникс Телеком Солюшнз» - «Энвижн Груп» была устаревшие технические и программные решения, основы которых были заложены еще в 1987 году, не развивались в 90-е годы и почти неизменными стали внедряться в 2000-е годы. Не оправдалась надежда на административный ресурс, который не смог «вытянуть» решения, в рамках которых на одно транспортное средство предполагалось расходовать 1500 евро. Для сравнения – в более поздних вариантах мониторинга транспортных средств предполагается расходовать в расчете на одно транспортное средство не более 5000 рублей. При двадцатикратной разнице в затратах выбор однозначен.

Причина отставания НПП «Транснавигация» в технологиях мониторинга транспортных средств и диспетчеризации связана не только с тем, что она была аффилирована с Министерством транспорта РФ и, будучи монополистом, не развивала новые технологии. С 1987 года принципиально изменилась информационная среда. 30 лет назад ключевым элементом процесса были радиомаяки, устанавливаемые на каждой остановке. Они сохраняли ту же процедуру, которая была хорошо известна до информатизации транспорта. Ранее водитель должен был на конечных остановках выходить и отмечаться у диспетчера, теперь он отмечался не только на конечных, но и на каждой остановке, причем не выходя из транспортного средства.

В последней версии АСУ Навигация 4.1 фактически произошел отказ от мониторинга с использованием радиомаяков. Но протоколы обмена информацией сохранились прежние, поскольку смена протоколов повлекла бы за собой полную смену всего программного обеспечения.

Кроме того, нужно учитывать, что действует несколько федеральных нормативных актов. Навигационное оборудование должно соответствовать требованиям Приказа Минтранса 285 от 31 июля 2012 года. Основополагающим является Федеральный закон «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» от 13.07.2015 N 220-ФЗ.

Действует также Национальный стандарт РФ ГОСТ Р 54723-2011 «Глобальная навигационная спутниковая система. Системы диспетчерского управления городским пассажирским транспортом», разработанный ЗАО «Научно-производственное предприятие «Транснавигация» непосредственно перед его закрытием. Кроме того, действует и более поздний Межгосударственный стандарт «Глобальная навигационная спутниковая система. Системы диспетчерского управления городским пассажирским транспортом», разработанный ОАО НТЦ «Интернавигация», принятый Межгосударственным советом по стандартизации, метрологии и сертификации (протокол от 5 ноября 2013 г. N 61-П) и введенный в РФ в 2014 году. Два стандарта и Постановление Минтранса содержат взаимные противоречия.

Эти нормативные акты позволили в 2015 году, после четырехлетнего перерыва, Министерству связи РФ перехватить направление мониторинга городского пассажирского транспорта у Министерства транспорта РФ. Было объявлено (на уровне заместителей министра), что новая система планируется как централизованная трехуровневая – на уровне муниципальных образований, региональном и федеральном уровнях. При этом муниципальные и региональные уполномоченные органы будут осуществлять координацию работы транспортных операторов, формировать расписание движения транспорта, вести справочники маршрутов и учет объемов выполненной транспортной работы, информировать население о работе транспорта. Более того, было также заявлено, что предполагаемая система будет иметь не только информационные, но и управленческие функции. Утверждалось так: «все ранее созданные системы решают задачу только мониторинга, а не управления и повышения качества движения пассажирского транспорта». Следовательно, Министерство связи РФ принципиально желает войти в сферу компетенции Министерства транспорта РФ.

На федеральный уровень информационную систему управления городским пассажирским транспортом предполагалось вывести к 2016 году. Но эти планы были нарушены фактическим отсутствием финансирования из федерального бюджета, поскольку не удалось сформировать новую ФЦП, аналогичную той, что выполнялась до 2011 года по линии Министерства транспорта РФ.

В связи с вышеизложенным и с учетом межведомственных разногласий на федеральном уровне, рекомендуется, в первую очередь, ориентироваться на компанию Техно-ком-Сервис, которая разработала более современное программное обеспечение «Авто-ГРАФ»6. Это – диспетчерский программный комплекс, предназначенный для мониторинга транспорта и получения отчетности. ПО «АвтоГРАФ» предназначено для работы в составе системы спутникового мониторинга транспорта на базе бортовых контроллеров «Авто-ГРАФ» всех модификаций.

ПО «АвтоГРАФ» позволяет получать данные от контроллеров как через выделенный интернет-сервер, так и с помощью SMS (через GSM-терминал или мобильный телефон), а также напрямую, с помощью интерфейса USB либо через точку доступа WiFi (только для «АвтоГРАФ-WiFi»).

Полученные данные сохраняются в базе данных диспетчера, что позволяет подключаться к сети Internet и получать данные по мере надобности и, затем, анализировать их без необходимости подключения к серверу. Это позволяет использовать данные, полученные одним диспетчером, другими диспетчерами по локальной сети и, таким образом, минимизировать трафик. Есть специальные версии диспетчерской программы «Авто-ГРАФ» для смартфонов на базе Android и iOS. Скачать их можно бесплатно. Все программы не требуют платы за скачивание или использование независимо от версии.

Возможен еще один вариант, который учитывает особенности ЗАТО г. Североморска, характеризующиеся, в частности, сильными позициями в городе группы компаний Ренова7. В составе этой группы есть компания Т-1, которая занимается и системами телематики и, в частности, системами мониторинга и управления стационарными и подвижными объектами, а также системами анализа безопасности вождения и интеллектуальными транспортными системами (ИТС). Положительным моментом обращения к данной компании является то, что она, в частности, работает и на деньги страховых компаний и потому проект может быть реализован за меньшие затраты на него. Недостатками варианта являются отсутствие у Т-1 опыта создания городских диспетчерских центров и необходимость (возможно) использовать их разработку «Компас» наряду с GPS и ГЛОНАСС.

Вместе с тем, в защиту прежних технических решений (исходящих от НПП «Транснавигация») нужно отметить, что, по крайней мере, в двух городах, сопоставимых с ЗАТО г. Североморском (Бийск и Пенза) городские диспетчерские центры на базе технологии НПП «Транснавигация» функционируют нормально. Прежде, чем принимать окончательное решение, целесообразно познакомиться с работой этих центров[[5]](#footnote-4). У Бийска и Пензы есть определенные функциональные отличия. Так, в бийском варианте идет регулярный интернет-опрос «Какой вид транспорта Вы предпочитаете?» (автобус, газель, личный транспорт, такси, трамвай). В пензенском варианте реализована услуга текущего прогноза прибытия транспортного средства на каждую остановку в минутах. Прогноз прибытия ближайшего и следующего автобуса или троллейбуса резко увеличивает удобство пользования общественным транспортом, а, следовательно, его загрузку, что, при высокой доле постоянных расходов, в свою очередь, резко снижает его убыточность и потребность в дотациях. Фактически эта услуга превращает общественный транспорт в такси по вызову, если не учитывать разницы удобств в самой поездке. Таким образом, ориентироваться нужно исходно на интеграцию диспетчерского пункта со стандартами сотовой связи. Именно такая интеграция изначально присутствует в разработках компании Техноком (Екатеринбург).

*Группа 3. Затраты времени на передвижение*

Эти показатели иногда относятся в группу «доступность транспортной системы», но в данной работе они выделены в отдельную группу.

Согласно советским нормативам затраты времени в городах на передвижение от мест проживания до мест работы для 90 % работающих (в один конец) не должны превышать (см. таблицу 18).

Таблица 18

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Норматив для городов с населением** | **Единицы измерения** | **Минут** |
| 1 | 2000 | Тыс. чел. | 45 |
| 2 | 1000 | Тыс. чел. | 40 |
| 3 | 500 | Тыс. чел. | 37 |
| 4 | 250 | Тыс. чел. | 35 |
| 5 | 100 и менее | Тыс. чел. | 30 |

Соответственно, для ЗАТО г. Североморск такой величиной будет 30 минут. Но поскольку места работы и места жительства распределены по территории города неравномерно, интегрально оценить время передвижения не представляется возможным. Усложняет задачу высокая доля служебных автобусов, которые берут на себя определенную часть поездок на работу.

Поэтому предлагается, что линия максимальной протяженности, которая в каждом городе своя. В ЗАТО г. Североморске – это поездка на личном автомобиле от аэропорта до железнодорожного вокзала (автовокзала) через центр города в будний день в часы пик.

Регулярно, примерно раз в два-три месяца проводятся контрольные поездки по линии максимальной протяженности. Поездки проходят в часы пик утром в будний день, во время основных поездок на работу. Отчет о такой поездке публикуется в местных СМИ и постепенно приобретает популярность, выполняя важную роль привлечения внимания населения к проблемам транспортной системы города.

Проблема большинства российских городов состоит в том, что основную часть задержек происходит вследствие единого времени начала работы во всех организациях и на всех предприятиях города. По этой причине стратегическим показателем может быть распределение времен начала работы по организациям и предприятиям города.

Стимулирование поездок на работу на общественном и служебном транспорте представляется для данной группы основным стратегическим (то есть, изменяющим структуру поездок) показателем. Например, возможна продажа месячных проездных билетов по организациям с оптовой скидкой, обмен старых проездных на новые со скидкой и так далее.

*Группа 4. Информационное обеспечение транспортной системы*

Информационное обеспечение транспортной системы складывается в каждом городе индивидуально и сводится к большому числу показателей. В числе этих показателей есть и стратегические, и тактические. К тактическим показателям относятся текущая информация на остановках общественного транспорта

В ЗАТО г. Североморске уровень информационного обеспечения транспортной системы уже находится на высоком уровне. В частности, все общественные учреждения указывают в Интернете как до них добраться. Тем не менее, существует множество возможностей дальнейшего улучшения в развитии информационного обеспечения транспортного обслуживания жителей города.

К информационному обеспечению относится и такой показатель, как увеличение покрытия видеонаблюдением объектов городского хозяйства. Распоряжением Правительства РФ от 3 декабря 2014 г. № 2446-р установлено, что этот показатель должен быть доведен до 75% в 2016 году, пока только для пилотных регионов страны.

По этой причине основной тактический показатель группы для ЗАТО г. Североморска в качестве доля перекрестков и остановок общественного транспорта, оборудованных ин-формационными табло. Этот показатель устанавливается ежегодно, уточняется (корректируется) также цель на следующий год.

Основной стратегический показатель данной группы – этапы создания системы доступа к текущей транспортной ситуации, дополнению к системе Яндекс-пробки. Для этого должно быть принято решение о создании такой системы, в которой будет для любого жителя города доступна информация о количестве автобусов и маршрутных такси на каждом маршруте в данный момент и о местоположении транспортного средства относительно интересующей его остановки. Для этого должен быть разработан соответствующий проект с распределением по четырем этапам его создания.

Использованием информации системы Яндекс-пробки несколько лет занимается компания «Корпус» совместно с Сибирским государственным университетом геосистем и технологий. Совместно эти две организации имеют доступ к архивам информации системы Яндекс-пробки по Новосибирску. Для получения доступа к аналогичным архивам по ЗАТО г. Североморску требуется обратиться официально от города на сайт компании Яндекс. Более подробно с этой системой можно познакомиться на том же сайте9. Индивидуальный доступ к самой системе можно получить на многих сайтах10. Ориентировочная стоимость работ по программированию анализа архивов системы Яндекс-пробки и системы прогнозирования пробок составляет 2,2 млн рублей.

*Группа 5. Безопасность передвижения*

Показатели безопасности характеризуют особенности пассажирских перевозок, обусловливающие при их выполнении безопасность пассажиров. К показателям безопасности относят показатели:

* надежности функционирования транспортных средств;
* профессиональной пригодности исполнителей транспортных услуг;
* готовности транспортного средства к выполнению конкретной перевозки.

Но проблема безопасности передвижения по городу нераздельно связана с более широкой проблемой – безопасности нахождения на улицах и во дворах города. На данный момент распоряжением правительства РФ от 3 декабря 2014 г. № 2446-р утверждена Концепция построения и развития аппаратно-программного комплекса «Безопасный город» (АПК «Безопасный город»). С декабря 2015 г. идёт третий этап реализации этой Концепции.

Должна быть завершена подготовка региональных и муниципальных целевых программ построения и развития комплекса «Безопасный город» в пилотных регионах, к которым не относится ЗАТО г. Североморск. В тех же пилотных регионах должны быть созданы опытные участки систем комплекса «Безопасный город».

Вместе с тем должна быть утверждена очередность построения и развития комплекса «Безопасный город» в субъектах Российской Федерации, к которым относится и ЗАТО г. Североморск. МЧС создан документ «Методические рекомендации АПК «Безопасный город» построение (развитие), внедрение и эксплуатация», а также «Временные единые требования к техническим параметрам сегментов АПК «Безопасный город»». Кроме того, согласно распоряжению правительства РФ от 3 декабря 2014 г. № 2446-р во всех субъектах Российской Федерации должны быть определены объемы и оценена стоимость мероприятий по построению и развитию комплекса «Безопасный город», а также сформирована система ключевых показателей эффективности для органов исполнительной власти, отвечающих за построение и развитие комплекса «Безопасный город» на своих уровнях.

По этой причине показатели группы «Безопасность» в рамках обеспечения безопасности дорожного движения интеллектуальное управление движением (светофоры и контроллеры), парковки, биллинг, ГИС транспорта, моделирование и планирование дорожного движения, не могут быть оторваны от тех, что используются в системе «Безопасный город».

Обеспечение правопорядка на дорогах в частности: комплексы ФВФ, ИС ЦАФАП, мониторинг мобильных объектов и персонала через систему ГЛОНАСС/GPS.

Обеспечение безопасности на транспорте в том числе: системы обеспечения безопасности на транспорте (ЕГИС ОТБ), видеомониторинг, биометрический контроль, мониторинг состояния объектов транспортной инфраструктуры (СС ТМК), экстренная связь, оповещение и информирование, управление общественным транспортом, мониторинг технического состояния общественного транспорта, контроль деятельности перевозчиков, мониторинг мобильных объектов/персонала (ГЛОНАСС/GPS).

Обеспечение экологической безопасности в том числе: гидрометеорологические системы, экологический мониторинг паводков и ледовой обстановки, мониторинг сейсмической активности, базы природопользователей, системы геоэкологического планирования. Вместе с тем, настоящим проектом предлагается обеспечение безопасности дорожного движения в ЗАТО г. Североморске через создание общегородского Информационно-диспетчерского центра (ИДЦ), в контексте организации дорожного движения (вторая группа показателей).

Показатели надежности функционирования транспортных средств характеризуют особенности, обусловливающие при их использовании безотказную работу в течение рейса или другого заданного интервала времени. К показателям надежности относят: ресурс; срок службы; вероятность безотказной работы; наработка на отказ; периодичность контроля технического состояния транспортных средств органами государственного надзора; наличие документа, подтверждающего допуск транспортного средства к эксплуатации.

Основным показателем в данной группе следует считать количество дорожно-транспортных происшествий (ДТП) с учетом динамики населения города. Для ЗАТО г. Североморск предлагается использовать показатель сокращения числа ДТП не менее чем на 10% в год в расчете на 1000 автомобилей.

Конкурентным этому показателю может быть количество ДТП по отношению к базовому 2016 году. Но и в этом случае показатель должен измеряться относительно общего количества автомобилей в городе. Наилучшим параметром может быть не абсолютная величина ДТП, а относительный показатель их сокращения.

*Группа 6. Доступность транспортной системы*

Это – объективные показатели возможности использования транспортной системы жителями и предприятиями города. Среди показателей этой группы – среднее расстояние между остановками общественного транспорта, доступность транспорта для инвалидов, время ожидания такси и т.д.

Параметры для размещения линии общественного пассажирского транспорта по пешеходным транспортным улицам или обособленному полотну через межмагистральные территории площадью свыше 100 га, в условиях реконструкции свыше 50 га.

По этой причине регулярным мониторингом должен быть опрос руководителей организаций инвалидов относительно конкретных способов достижения инвалидами остановок городского общественного транспорта. ЗАТО г. Североморск расположен в климатическом подрайоне IД, поэтому дальность пешеходных подходов до ближайшей остановки общественного пассажирского транспорта согласно СП 42.13330.2011 п. 11.15 следует принимать в пределах 250 – 400 м.

Основным тактическим показателем группы считается среднее число ожидающих на остановках общественного транспорта. Для этого проводятся регулярные замеры по выборке остановок общественного транспорта, через которые проходит не менее 10 маршрутов общественного транспорта.

Основным стратегическим показателем группы считается доступность транспортной системы для людей с ограниченными возможностями, формирование парка автобусов и маршрутных такси с возможностью въезда инвалидных колясок. При этом число автобусов с возможностью въезда инвалидных колясок считается основным показателем. Затратным показателем может быть и освоение капитальных вложений на прокладку новых маршрутов, но их нельзя рассматривать как показатель данной группы, поскольку показатель должен быть ориентирован на результат.

*Группа 7. Комфортность поездки*

Показатель комфортности состоит из нескольких элементов. Во-первых, это внутренние условия проезда на общественном транспорте.

Согласно СНиП 2.07.01-89 п. 6.26 Норма наполнения подвижного состава на расчетный срок для определения провозной способности различных видов транспорта параметров устройств и сооружений (платформы, посадочные площадки)

Во-вторых, согласно тем же СниП в общественном транспорте должно приходиться не более трех человек на 1 кв. м свободной площади пола пассажирского салона. Этот показатель должен быть согласован с показателем группы обеспеченности.

Объем бюджетных дотаций на перевозку пассажиров общественным транспортом, несмотря на всю важность этого показателя, не моет быть включен в Программу, вследствие неопределенности наполнения муниципального бюджета, что, в свою очередь, зависит от многих непредсказуемых факторов.

По этой причине, следуя плановым ориентирам Генерального плана ЗАТО г. Североморск, в качестве тактического показателя комфортности поездки предлагается принять число АЗС в городской черте в расчете на 1000 автомобилей.

В качестве стратегического показателя предлагается использовать расширение видов проездных билетов, а единицей измерения – количество мероприятий в год.

*Группа 8. Удовлетворенность населения транспортной системой*

Указ Президента РФ от 28.06.2007 №825 «Об оценке эффективности деятельности органов исполнительной власти субъектов Российской федерации».

Указ Президента Российской Федерации от 28 апреля 2008 года N 607 "Об оценке эффективности деятельности органов местного самоуправления городских округов и муниципальных районов" (с изменениями на 14.10.2012).

Во всех регионах во исполнение Указа должно было быть разработано Положение о порядке проведения ежегодных социологических опросов населения в рамках оценки эффективности деятельности органов местного самоуправления муниципальных районов и городских округов.

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 года № 601 «Об основных направлениях совершенствования системы государственного управления» к 2018 году уровень удовлетворенности граждан Российской Федерации качеством предоставления государственных и муниципальных услуг должен составлять не менее предоставления государственных и муниципальных услуг должен составлять не менее 90%.

12 декабря 2012 г. Правительство Российской Федерации утвердило постановление №1284 «Об оценке гражданами эффективности деятельности руководителей территориальных органов федеральных органов исполнительной власти (их структурных подразделений) с учетом качества предоставления ими государственных услуг, а также о приме-нении результатов указанной оценки как основания для принятия решений о досрочном прекращении исполнения соответствующими руководителями своих должностных обязанностей». 6 марта 2015 года было утверждено постановление № 197, направленное на совершенствование заложенной в постановлении №1284 методики оценки эффективности госслужащих.

Основываясь на данных нормативных документах, предлагаем определить нормативный уровень удовлетворенности населения транспортной системой города в 90% на перспективу до 2030 года. В случае если фактический показатель будет меньше нормативного, необходима разработка мероприятий по повышению уровня удовлетворенности населения до нормативного показателя.

Таким образом, по перечисленным показателям, в разбивке на группы и на тактические и стратегические система целевых показателей развития транспортной системы ЗАТО г. Североморска представляется следующей (см. таблицу 16).

Таблица 19 Система показателей транспортной системы ЗАТО г. Североморск

| **№ п/п** | **Группа показателей** | **Тактический показатель** | **Ед. изм.** | **Стратегический показатель** | **Ед. изм.** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Обеспеченность | Улучшение структуры подвижного состава общественного транспорта | Средний срок службы раздельно по автобусам и маршрутным такси | Увеличение дорожной сети, | Прирост километров в год |
|  | Технологическая организация | Норматив: не более 30 маршрутов на остановке | Число маршрутов на наиболее загруженных остановках | Создание ситуационного  (диспетчерского) центра | Этап реализации проекта |
|  | Затраты времени | Норматив: гарантия высокой скорости передвижения по городу | Результаты замеров не менее 40 км в час в часы пик по маршруту аэропорт | Стимулирование поездок на работу на общественном и служебном транспорте | Число мероприятий |
|  | Информационное обеспечение | Оснащение транспортной системы информационными табло | Доля остановок, оснащенных информационными табло | Создание системы доступа к текущей транспортной ситуации | Этап реализации проекта |
|  | Безопасность | Сокращение числа ДТП | Число ДТП в год в расчете на 1000 автомобилей | Создание и расширение системы видео наблюдения | Количество установленных видеокамер |
|  | Доступность | Среднее число ожидающих на остановках общественного транспорта | Результаты замеров по выборке 10 остановок общественного транспорта в часы пик | Формирование парка автобусов с возможностью въезда инвалидных колясок | Число автобусов с возможностью въезда инвалидных колясок |
|  | Комфортность поездки. | Норматив | Количество АЗС в расчете на 100 автомобилей | Расширение видов проездных билетов | Мероприятия в год |
|  | Удовлетворенность населения | Мнение жителей города по результатам опросов | Доля жителей, выразивших неудовлетворенность | Система учета мнения жителей города | Список мероприятий |

По каждому из этих показателей далее определяются целевые количественные параметры со сроками их реализации и объемами требуемых инвестиций в разрезе по годам выполнения Программы.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показатель** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **2035** |
| Средний срок службы по автобусам и маршрутным такси | 20 | 18 | 16 | 14 | 11 | 9 | 8 | 7 | 6 | 3 |
| Норматив: не более 30 маршрутов на остановке | Соблюдение норматива | | | | | | | | | |
| Норматив: крейсерская скорость передвижения по городу 40 км/час | Соблюдение норматива | | | | | | | | | |
| Доля остановок, оснащенных информационными табло | 8 | 12 | 16 | 20 | 24 | 28 | 32 | 36 | 40 | 62 |
| Сокращение числа ДТП в год в расчете на 1000 автомобилей | Не менее 3% в год | | | | | | | | | |
| Среднее число ожидающих на 10 остановках общественного транспорта в час пик | 40 | 37 | 35 | 33 | 30 | 27 | 25 | 23 | 20 | 13 |
| Норматив. Количество АЗС в расчете на 1000 автомобилей | Соблюдение норматива | | | | | | | | | |
| Доля жителей, выразивших удовлетворенность из числа принявших участие в опросе (90 %) | Соблюдение норматива | | | | | | | | | |
| Прирост километров в год | 1,2 | 1,2 | 1,3 | 1,4 | 1,4 | 1,6 | 1,6 | 1,6 | 1,8 | 18,4 |
| Этап реализации проекта по созданию системы доступа к информации о текущей транспортной ситуации | 1 этап | | 2 этап | | 3 этап | | 4 этап | | | |
| Стимулирование поездок на работу на общественном и служебном транспорте |  | | | | | | | | | |
| Этапы реализации проекта Информационного (диспетчерского) центра | 1 этап | | | 2 этап | | | 3 этап | | | |
| Количество установленных видеокамер | 10 | 20 | 30 | 40 | 45 | 50 | 55 | 60 | 65 | 105 |
| Число автобусов с возможностью въезда инвалидных колясок | 2 | 3 | 5 | 7 | 9 | 11 | 13 | 15 | 17 | 29 |
| Мероприятия по расширению видов проездных билетов в год | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 |
| Мероприятия по формированию системы учета мнения жителей города | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 |

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

ЗАТО г. Североморск

В ЗАТО г. Североморск в сфере развития транспортной инфраструктуры утверждены муниципальные программы: постановление Администрации ЗАТО г. Североморск от 30.12.2016 г. № 1829 об утверждении муниципальной программы «Обеспечение комфортной городской среды в ЗАТО г. Североморск» на 2016- 2020 годы», постановление Администрации ЗАТО г. Североморск от 16.06.2016 г. № 731 об утверждении муниципальной программы «Улучшение качества и безопасности жизни населения» на 2014-2016 годы».

*Муниципальная программа «Обеспечение комфортной городской среды в ЗАТО г. Североморск* на 2016- 2020 годы*»* в части развития транспортной инфраструктуры решает следующие задачи:

1. Проведение комплексных мероприятий по сохранности автомобильных дорог общего пользования местного значения, дворовых территорий и проездов к дворовым территориям многоквартирных домов муниципального образования ЗАТО г. Североморск;
2. Обеспечение надежности работы наружного освещения;

*Важнейшими целевыми показателями реализации программы являются:*

* Доля отремонтированных автомобильных дорог.
* Доля отремонтированных дворовых территорий и проездов к ним;
* Износ сетей уличного освещения от общей протяженности сетей.

В составе муниципальной программы действуют подпрограммы:

1. «Автомобильные дороги и проезды ЗАТО г. Североморск» на 2016-2020 годы;
2. «Комплексная эксплуатация муниципальных объектов уличного (наружного) освещения» на 2016-2020 годы;

*Подпрограмма «Автомобильные дороги и проезды ЗАТО г. Североморск» на 2016-2020 годы* предусматривает ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и проездов. Данная необходимость обусловлена тем, что состояние автомобильных дорог, проходящих по территории города, приводит к снижению скорости движения транспортных потоков и росту численности дорожно-транспортных происшествий.

Для приведения автомобильных дорог общего пользования местного значения и проездов ЗАТО г. Североморск к современным нормам комфортности и безопасности назрела необходимость проведения мероприятий по ремонту дорог.

Автомобильные дороги имеют стратегическое значение для Российской Федерации. Сеть автомобильных дорог местного значения обеспечивает мобильность населения, возможность и доступ к материальным ресурсам, а также позволяет расширить производственные возможности экономики за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки.

Значение автомобильных дорог постоянно растет в связи с постоянным увеличением количества личных автомобилей, что характеризуется ростом благосостояния населения ЗАТО г. Североморск, изменением образа жизни людей, превращением автомобиля в необходимое средство передвижения, со значительным повышением спроса на автомобильные перевозки и развитием сферы услуг.

Сеть автомобильных дорог местного значения не обеспечивает необходимую пропускную способность на основных улицах города, что приводит к постоянным «пробкам» на дорогах и увеличивает время доставки пассажиров и грузов, создает неудобства для жителей города и ухудшает экологическую обстановку.

Опережение роста интенсивности движения на автомобильных дорогах по сравнению с увеличением протяженности и пропускной способности автомобильных дорог приводит к росту уровня аварийности на сети автомобильных дорог.

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

- содержание автомобильной дороги - комплекс работ по поддержанию надлежащего технического состояния автомобильной дороги, оценке ее технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения;

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

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

Недофинансирование дорожной отрасли в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества неотремонтированных участков, увеличению количества участков с уровнем загрузки выше нормативного и участков с неудовлетворительным транспортно-эксплуатационным состоянием, на которых необходимо проведение реконструкции.

Развитие дорожного хозяйства, в первую очередь, ориентируется на сохранение существующей сети. Это обуславливает необходимость приоритетного выполнения работ по содержанию и ремонту автомобильных дорог, дворовых территорий и проездов к дворовым территориям многоквартирных домов и определяет минимальную потребность в расходах на дорожное хозяйство. На всех дорогах должно осуществляться эффективное содержание, обеспечивающее уход и сохранность сооружений при оптимальном расходовании выделенных средств и материально-технических ресурсов.

Ограниченные бюджетные ресурсы в приоритетном порядке должны быть направлены на содержание и обеспечение бесперебойного функционирования существующей сети.

Применение программно-целевого метода в развитии автомобильных дорог общего пользования местного значения позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

Подпрограммой предусмотрены следующие мероприятия:

1. Ремонт, капитальный ремонт и содержание дворовых территорий многоквартирных домов и проездов к ним:
   1. Летнее и зимнее содержание дворовых территорий и проездов к дворовым территориям многоквартирны х домов;
   2. Ремонт дворовых территорий многоквартирных домов и проездов к ним;
2. Капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения:
   1. Субсидия на строительство, реконструкцию, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения (на конкурсной основе);
   2. Софинансирование на строительство и, реконструкцию, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения (на конкурсной основе);
3. Содержание автомобильных дорог общего пользования и инженерных сооружений на них в границах городских округов:
   1. Приобретение электрической энергии для обеспечения функционирования технических средств регулирования дорожного движения;
   2. Летнее и зимнее содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и инженерных сооружений на них;
4. Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения, включая ремонт элементов их обустройства и защитных и искусственных дорожных сооружений;
5. Восстановление функционирования автомобильных дорог общего пользования местного значения и защитных и искусственных дорожных сооружений

*Подпрограмма* *«Комплексная эксплуатация муниципальных объектов уличного (наружного) освещения» на 2016-2020 годы* направлена на обеспечение надежности работы уличного освещения путем его комплексного содержания и ремонта.

Система жизнеобеспечения современного города состоит из нескольких взаимосвязанных подсистем, обеспечивающих жизненно-необходимые для населения функции. Одной из таких подсистем является уличное освещение.

К муниципальным объектам уличного (наружного) освещения относятся светильники открытого и закрытого исполнения с лампами накаливания, с газонаполненными и светодиодными лампами, воздушные и кабельные распределительные линии, опоры (железобетонные, металлические и деревянные), пункты питания, а также устройства телемеханического и автоматического управления уличным освещением.

Невозможно представить себе современный населенный пункт без хорошего уличного освещения. Как правило, населению важно, чтобы зона его конкретного обитания была обеспечена нормальными условиями для комфортного и безопасного проживания.

Уличное освещение на территории муниципального образования ЗАТО г. Североморск не удовлетворяет современным требованиям по уровню освещенности и энергоэффективности. Приборы освещения установлены на металлических опорах, имеющих высокий износ и низкую нагрузочную способность (не выдерживают должным образом агрессивное влияние внешней среды: порывы ветра).

Большая часть уличного освещения осуществляется устаревшими светильниками ЖКУ и РКУ, имеющими низкий КПД и высокую потребляемую мощность и в большинстве случаев выработавшими свой ресурс. Используемые в этих светильниках газонаполненные лампы (ДНАТ, ДРЛ) могут являться источником загрязнения окружающей среды при разгерметизации в условиях эксплуатации и при транспортировке.

Из-за сильной изношенности кабельных подземных и воздушных линий происходят большие потери по мощностным характеристикам.

В целях повышения энергетической эффективности планируется:

* замена изношенных металлических опор уличного освещения на надежные и прочные оцинкованные,
* замена ламп накаливания на энергосберегающие светодиодные светильники, что позволит сэкономить до 23 % электроэнергии, необходимой для освещения улиц, от электроэнергии, потребленной в отчетном году,
* замена участками кабельных и воздушных линий с целью снижения потерь мощностей.

В связи с проведением этих мероприятий в последующие годы уменьшатся затраты на содержание сети уличного освещения.

Одновременно с этим объекты уличного освещения требуют регулярного обслуживания с одновременным решением вопроса по оплате за электроэнергию.

В соответствии с вышеизложенным, разработка подпрограммы по комплексной эксплуатации муниципальных объектов уличного освещения имеет большую актуальность. Проведение подпрограммных мероприятий послужит повышению техническо-экономических показателей эксплуатации объектов уличного освещения и увеличению привлекательности муниципального образования для жителей и гостей.

Тактической целью социально-экономического развития, на достижение которой направлена подпрограмма, является повышение качества жизни населения и ее безопасности.

Общее и текущее управление и контроль за реализацией подпрограммы осуществляет главный распорядитель средств бюджета - Комитет по развитию городского хозяйства администрации ЗАТО г. Североморск.

Результатом реализации подпрограммы является поддержание муниципальных объектов уличного освещения в технически исправном эксплуатационном состоянии, повышение энергетической эффективности функционирования объектов, уменьшение затрат на содержание муниципальных объектов уличного освещения.

Использование программного подхода, увязывающего цель, задачи и мероприятия по срокам и ресурсам, создаст условия для максимально эффективного использования бюджетных средств, в соответствии с приоритетами муниципальной политики в сфере развития городского хозяйства.

Подпрограммой предусмотрены следующие мероприятия:

1. Техническое обслуживание объектов уличного освещения, ТП
2. Ремонт и замена опор линий электропередач, воздушных и кабельных линий электропередач сети уличного освещения;
3. Капитальный ремонт и замена электрооборудования;
4. Увеличение общей протяженности линий сети уличного освещения;

*Муниципальная программа «Улучшение качества и безопасности жизни населения» на 2014-2016 годы»* в части развития транспортной инфраструктуры решает следующие задачи:

1. Совершенствование системы управления обеспечением безопасности дорожного движения, дорожных условий,
2. Внедрение современных технических средств регулирования дорожного движения,
3. Обустройство системами видеонаблюдения улично-дорожной сети,
4. Формирование безопасного поведения участников дорожного движения;

*Важнейшими целевыми показателями реализации программы являются:*

* Сокращение количества ДТП и пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий из-за неудовлетворительных дорожных условий, несоблюдения правил дорожного движения, с участием детей в возрасте до 16 лет;

В составе муниципальной программы действуют подпрограммы:

1. Подпрограмма «Повышение безопасности дорожного движения и снижение дорожно-транспортного травматизма в ЗАТО г. Североморск» на 2014-2020 годы;

*Подпрограмма «Повышение безопасности дорожного движения и снижение дорожно-транспортного травматизма в ЗАТО г. Североморск» на 2014-2020 годы.*

Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут или становятся инвалидами дети.

На высокий уровень аварийности на дорогах и улицах городов, населенных пунктов в значительной степени влияет уровень транспортной дисциплины участников дорожного движения. В настоящее время не уменьшается количество водителей, управляющих транспортом в состоянии алкогольного опьянения, нарушающих скоростной режим, правила проезда перекрестков, правила обгона, нередко выезжающих на полосу встречного движения, правила остановки и стоянки. Этому в немалой степени способствует и то, что ликвидируются службы безопасности движения в автотранспортных предприятиях, ослаблен контроль за техническим состоянием автотранспорта. Увеличение парка транспортных средств, снижение объемов и темпов строительства и реконструкции дорог, несоответствие уровня их обустройства и сервисного обслуживания современным требованиям приводят также к значительному ухудшению условий движения.

Уменьшить уровень аварийности, людские и материальные потери возможно лишь при осуществлении согласованного комплекса мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения законодательного, экономического, организационного, технического и воспитательного характера. Подпрограмма предусматривает мероприятия, способные активно воздействовать на индивидуальное и массовое (групповое) сознание людей с целью формирования у них отношения к вопросам безопасности дорожного движения как жизненно важным и индивидуально значимым.

Подпрограмма «Повышение безопасности дорожного движения и снижение дорожно-транспортного травматизма в ЗАТО г. Североморск» на 2014-2020 годы нацелена на совершенствование дорожных условий и создание безопасной обстановки для участников дорожного движения.

Мероприятия Подпрограммы направлены на сокращение количества ДТП, количества пострадавших из-за несоблюдения правил дорожного движения и количества ДТП с участием детей в возрасте до 16 лет.

Задачи Подпрограммы:

* совершенствование системы управления обеспечением безопасности дорожного движения, дорожных условий и внедрение технических средств регулирования дорожного движения;
* совершенствование дорожных условий, обустройство системами видеонаблюдения улично-дорожной сети и улучшение организации дорожного движения;
* формирование безопасного поведения участников дорожного движения и предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма.

Реализация мероприятий Подпрограммы будет способствовать сокращению к 2020 году количества ДТП и лиц, погибших и травмированных в результате дорожно-транспортных происшествий на 5 % по сравнению с аналогичными показателями 2013 года.

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

Ежегодно в Российской Федерации в результате дорожно-транспортных происшествий погибают или получают ранения свыше 275 тыс. человек. На дорогах за последние 9 лет погибли 9 852 ребенка в возрасте до 16 лет, травмированы 209 223 ребенка. Демографический ущерб от дорожно-транспортных происшествий и их последствий за 2004- 2011 годы составил 571407 человек.

Размер социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий за 2004-2011 годы оценивается в 8188,3 млрд. рублей, что можно сопоставить с доходами консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации за 2012 год (8 064,3 млрд. рублей).

Обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни и содействия региональному развитию.

На высокий уровень аварийности на дорогах и улицах городов, населенных пунктов в значительной степени влияет уровень транспортной дисциплины участников дорожного движения. В настоящее время не уменьшается количество водителей, управляющих транспортом в состоянии алкогольного опьянения, нарушающих скоростной режим, правила проезда перекрестков, правила обгона, нередко выезжающих на полосу встречного движения, правила остановки и стоянки. Этому в немалой степени способствует и то, что ликвидируются службы безопасности движения в автотранспортных предприятиях, ослаблен контроль за техническим состоянием автотранспорта. Увеличение парка транспортных средств, снижение объемов и темпов строительства и реконструкции дорог, несоответствие уровня их обустройства и сервисного обслуживания современным требованиям приводят также к значительному ухудшению условий движения, к созданию помех при содержании дорожно-уличной сети города и дворовых территорий.

С увеличением уровня автомобилизации и включением все большего числа граждан в дорожное движение возрастает роль государства в обеспечении безопасности дорожного движения, сохранении жизни и здоровья участников дорожного движения.

На дорогах ЗАТО г. Североморск ежегодно совершается более 50 ДТП, в которых погибают более 5 и получают ранения более 60 человек.

Значительная доля погибших в результате ДТП - люди наиболее активного трудоспособного возраста (26 - 40 лет).

Изучение особенностей дорожно-транспортного травматизма показывает, что происходит постепенное увеличение количества дорожно-транспортных происшествий, в результате которых пострадавшие получают травмы, характеризующиеся особой степенью тяжести. На высокий уровень аварийности на автодорогах и улицах в значительной степени влияет низкий уровень транспортной дисциплины участников дорожного движения.

По ряду таких объективных и субъективных причин, как увеличение количества автомототранспорта, ослабление внимания к вопросу профилактики дорожно-транспортного травматизма в процессе воспитания детей в дошкольных, школьных учреждениях и семье, кардинальным образом не улучшается положение с детским дорожно-транспортным травматизмом.

При сохранении сложившейся в настоящее время ситуации и непринятии своевременных конкретных мер по обеспечению безопасности дорожного движения ожидается рост основных показателей аварийности: числа дорожно-транспортных происшествий, количества пострадавших в них, а также тяжести последствий при ДТП.

Уменьшить уровень аварийности, человеческие и материальные потери возможно лишь при осуществлении согласованного комплекса экономических, организационных, технических и воспитательных мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения. Эффективность самих мероприятий во многом будет зависеть от объемов необходимого целевого финансирования.

Вместе с тем проблема профилактики детского дорожно-транспортного травматизма остается наиважнейшей, поэтому в Подпрограмму внесены мероприятия по открытию в детских образовательных учреждениях кабинетов по изучению школьниками правил дорожного движения и профильных учебно-игровых площадок.

Для принятия решений и подготовки необходимой нормативной правовой базы в сфере безопасности дорожного движения необходимо обеспечить своевременное информирование органов местного самоуправления о состоянии аварийности на подведомственных территориях. Необходимо повысить ответственность руководителей предприятий и организаций, деятельность которых связана с обеспечением безопасности дорожного движения, за своевременное и надлежащее исполнение принимаемых решений по снижению аварийности на дорогах города.

Подпрограмма предусматривает мероприятия, способные активно воздействовать на индивидуальное и массовое (групповое) сознание людей с целью формирования у них отношения к вопросам безопасности дорожного движения как жизненно важным и индивидуально значимым.

Подпрограммой предусмотрены следующие мероприятия:

1. **Оценка объёмов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, предлагаемого к реализации варианта развития инфраструктуры**

При планировании ресурсного обеспечения Программы учитывались реальная ситуация в финансово-бюджетной сфере на местном уровне и на уровне региона, так как финансирование Программы будет осуществляться за счет средств бюджета муниципального образования ЗАТО г. Североморск с привлечением средств областного бюджета.

При планировании ресурсного обеспечения также учитывалось технико-эксплуатационной состояние автомобильных дорог общего пользования местного значения, дворовых территорий и проездов к дворовым территориям многоквартирных домов муниципального образования ЗАТО г. Североморск и социально-демографическая значимость проблемы обеспечения безопасности дорожного движения, а также реальная возможность ее решения.

Финансирование мероприятий Программы будет осуществляться за счет средств бюджета муниципального образования ЗАТО г. Североморск и средств областного бюджета. Общий объем финансирования в 2016-2020 годах Подпрограммы составляет **557031,82 тыс. рублей**.

- из них из средств местного бюджета в 2016-2020 годах финансирование составляет 502572,80 тыс. рублей, в том числе:

в 2016 году – 148462,94 тыс. рублей,

в 2017 году – 76739,38 тыс. рублей,

в 2018 году – 112563,30 тыс. рублей,

в 2019 году – 83453,59 тыс. рублей

в 2020 году - 81353,59 тыс. рублей;

- из них из средств областного бюджета в 2016-2020 годах финансирование составляет 54459,02 тыс. рублей, в том числе:

в 2016 году - 29669,76 тыс. рублей,

в 2017 году - 0,00 тыс. рублей,

в 2018 году - 24789,26 тыс. рублей,

в 2019 году - 0,00 тыс. рублей

в 2020 году - 0,00 тыс. рублей.

Распределение объемов финансирования Программы по мероприятиям и годам реализации представлено в таблице ниже.

| **№ п/п** | **Наименование мероприятий** | **Источник фин-я** | **Итого** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***1.*** | ***Подпрограмма «Автомобильные дороги и проезды ЗАТО г. Североморск» на 2016-2020 годы*** | **Всего** | **447506,08** | **169874,53** | **66505,98** | **71075,19** | **71075,19** | **68975,19** |
| МБ | 417836,32 | *140204,77* | *66505,98* | *71075,19* | *71075,19* | *68975,19* |
| ОБ | 29669,76 | *29669,76* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| ФБ | 0,00 | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| 1.1. | Ремонт, капитальный ремонт и содержание дворовых территорий многоквартирных домов и проездов к ним | **Всего** | **16171,82** | **4352,13** | **1776,90** | **1818,56** | **1841,95** | **6382,28** |
| МБ | 16171,82 | 4352,13 | 1776,90 | 1818,56 | 1841,95 | 6382,28 |
| ОБ | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| ФБ | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| *1.1.1.* | *Летнее и зимнее содержание дворовых территорий и проездов к дворовым территориям многоквартирны х домов* | ***Всего*** | ***5335,87*** | ***0,00*** | ***0,00*** | ***0,00*** | ***0,00*** | ***5335,87*** |
| *МБ* | *5335,87* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *5335,87* |
| *ОБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *ФБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *1.1.2.* | *Ремонт дворовых территорий многоквартирных домов и проездов к ним* | ***Всего*** | ***10835,95*** | ***4352,13*** | ***1776,90*** | ***1818,56*** | ***1841,95*** | ***1046,41*** |
| *МБ* | *10835,95* | *4352,13* | *1776,90* | *1818,56* | *1841,95* | *1046,41* |
| *ОБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *ФБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| 1.2. | Капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения | **Всего** | **39949,86** | **39949,86** | **0,00** | **0,00** | **0,00** | **0,00** |
| МБ | 10280,10 | 10280,10 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| ОБ | 29669,76 | 29669,76 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| ФБ | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| *1.2.1.* | *Субсидия на строительство, реконструкцию, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения (на конкурсной основе)* | ***Всего*** | ***29669,76*** | ***29669,76*** | ***0,00*** | ***0,00*** | ***0,00*** | ***0,00*** |
| *МБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *ОБ* | *29669,76* | *29669,76* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *ФБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *1.2.2.* | *Софинансирование на строительство и, реконструкцию, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения (на конкурсной основе)* | ***Всего*** | ***10280,10*** | ***10280,10*** | ***0,00*** | ***0,00*** | ***0,00*** | ***0,00*** |
| *МБ* | *10280,10* | *10280,10* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *ОБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *ФБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| 1.3. | Содержание автомобильных дорог общего пользования и инженерных сооружений на них в границах городских округов | **Всего** | **324935,57** | **106776,87** | **52837,49** | **57086,25** | **56906,33** | **51328,63** |
| МБ | 324935,57 | 106776,87 | 52837,49 | 57086,25 | 56906,33 | 51328,63 |
| ОБ | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| ФБ | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| *1.3.1.* | *Приобретение электрической энергии для обеспечения функционирования технических средств регулирования дорожного движения* | ***Всего*** | ***375,00*** | ***75,00*** | ***75,00*** | ***75,00*** | ***75,00*** | ***75,00*** |
| *МБ* | *375,00* | *75,00* | *75,00* | *75,00* | *75,00* | *75,00* |
| *ОБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *ФБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *1.3.2.* | *Летнее и зимнее содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и инженерных сооружений на них* | ***Всего*** | ***324560,57*** | ***106701,87*** | ***52762,49*** | ***57011,25*** | ***56831,33*** | ***51253,63*** |
| *МБ* | *324560,57* | *106701,87* | *52762,49* | *57011,25* | *56831,33* | *51253,63* |
| *ОБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *ФБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| 1.4. | Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения, включая ремонт элементов их обустройства и защитных и искусственных дорожных сооружений | **Всего** | **65134,61** | **18293,50** | **11686,56** | **11960,55** | **12114,38** | **11079,62** |
| МБ | 65134,61 | 18293,50 | 11686,56 | 11960,55 | 12114,38 | 11079,62 |
| ОБ | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| ФБ | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 1.5. | Восстановление функционирования автомобильных дорог общего пользования местного значения и защитных и искусственных дорожных сооружений | **Всего** | **1314,22** | **502,17** | **205,03** | **209,83** | **212,53** | **184,66** |
| МБ | 1314,22 | 502,17 | 205,03 | 209,83 | 212,53 | 184,66 |
| ОБ | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| ФБ | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| ***2.*** | ***Подпрограмма* *«Комплексная эксплуатация муниципальных объектов уличного (наружного) освещения» на 2016-2020 годы*** | **Всего** | **42039,01** | **7205,41** | **9233,40** | **8533,40** | **8533,40** | **8533,40** |
| МБ | 42039,01 | *7205,41* | *9233,40* | *8533,40* | *8533,40* | *8533,40* |
| ОБ | 0,00 | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| ФБ | 0,00 | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| 2.1. | Техническое обслуживание объектов уличного освещения, ТП | **Всего** | **14214,79** | **2500,39** | **3453,60** | **2753,60** | **2753,60** | **2753,60** |
| МБ | 14214,79 | 2500,39 | 3453,60 | 2753,60 | 2753,60 | 2753,60 |
| ОБ | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| ФБ | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 2.2. | Ремонт и замена опор линий электропередач, воздушных и кабельных линий электропередач сети уличного освещения | **Всего** | **20731,32** | **3514,52** | **4304,20** | **4304,20** | **4304,20** | **4304,20** |
| МБ | 20731,32 | 3514,52 | 4304,20 | 4304,20 | 4304,20 | 4304,20 |
| ОБ | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| ФБ | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 2.3. | Капитальный ремонт и замена электрооборудования | **Всего** | **3594,40** | **492,00** | **775,60** | **775,60** | **775,60** | **775,60** |
| МБ | 3594,40 | 492,00 | 775,60 | 775,60 | 775,60 | 775,60 |
| ОБ | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| ФБ | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 2.4. | Увеличение общей протяженности линий сети уличного освещения | **Всего** | **3498,50** | **698,50** | **700,00** | **700,00** | **700,00** | **700,00** |
| МБ | 3498,50 | 698,50 | 700,00 | 700,00 | 700,00 | 700,00 |
| ОБ | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| ФБ | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| ***3.*** | ***Подпрограмма «Повышение безопасности дорожного движения и снижение дорожно-транспортного травматизма в ЗАТО г. Североморск» на 2014-2020 годы*** | **Всего** | **13587,76** | **1052,76** | **1000,00** | **3845,00** | **3845,00** | **3845,00** |
| МБ | 13587,76 | *1052,76* | *1000,00* | *3845,00* | *3845,00* | *3845,00* |
| ОБ | 0,00 | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| ФБ | 0,00 | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| 3.1. | Развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов, повышение безопасности дорожных условий | **Всего** | **13587,76** | **1052,76** | **1000,00** | **3845,00** | **3845,00** | **3845,00** |
| МБ | 13587,76 | 1052,76 | 1000,00 | 3845,00 | 3845,00 | 3845,00 |
| ОБ | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| ФБ | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| *3.1.1.* | *Приобретение и установка стационарных комплексов видеофиксации нарушения скоростного режима движения: • ул.Советская (район ул.Советская, д.23), • ул.Колышкина (район спорткомплекса «Богатырь»), • места установки по согласованию с ГИБДД;* | ***Всего*** | ***0,00*** | ***0,00*** | ***0,00*** | ***0,00*** | ***0,00*** | ***0,00*** |
| *МБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *ОБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *ФБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *3.1.2.* | *Приобретение и установка стационарных комплексов мониторинга и видеофиксации нарушений ПДД на перекрестках: • ул.Корабельная, • ул.Восточная, • места установки по согласованию с ГИБДД* | ***Всего*** | ***0,00*** | ***0,00*** | ***0,00*** | ***0,00*** | ***0,00*** | ***0,00*** |
| *МБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *ОБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *ФБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *3.1.3.* | *Содержание и обслуживание систем видеофиксации* | ***Всего*** | ***0,00*** | ***0,00*** | ***0,00*** | ***0,00*** | ***0,00*** | ***0,00*** |
| *МБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *ОБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *ФБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *3.1.4.* | *Проведение государственной поверки средств измерений, применяемых с целью обеспечения безопасности дорожного движения* | ***Всего*** | ***0,00*** | ***0,00*** | ***0,00*** | ***0,00*** | ***0,00*** | ***0,00*** |
| *МБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *ОБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *ФБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *3.1.5.* | *Эвакуация транспортных средств (бесхозяйных, брошенных, разукомплектованных)* | ***Всего*** | ***352,76*** | ***52,76*** | ***0,00*** | ***100,00*** | ***100,00*** | ***100,00*** |
| *МБ* | *352,76* | *52,76* | *0,00* | *100,00* | *100,00* | *100,00* |
| *ОБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *ФБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *3.1.6.* | *Обустройство дополнительным искусственным освещением пешеходных переходов, автобусных остановок* | ***Всего*** | ***400,00*** | ***0,00*** | ***0,00*** | ***200,00*** | ***100,00*** | ***100,00*** |
| *МБ* | *400,00* | *0,00* | *0,00* | *200,00* | *100,00* | *100,00* |
| *ОБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *ФБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *3.1.7.* | *Обустройство наиболее опасных участков улично-дорожной сети дорожными ограждениям* | ***Всего*** | ***2550,00*** | ***350,00*** | ***200,00*** | ***600,00*** | ***700,00*** | ***700,00*** |
| *МБ* | *2550,00* | *350,00* | *200,00* | *600,00* | *700,00* | *700,00* |
| *ОБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *ФБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *3.1.8.* | *Приведение пешеходных переходов в соответствие с требованиями ГОСТ и ПДД* | ***Всего*** | ***8585,00*** | ***550,00*** | ***700,00*** | ***2445,00*** | ***2445,00*** | ***2445,00*** |
| *МБ* | *8585,00* | *550,00* | *700,00* | *2445,00* | *2445,00* | *2445,00* |
| *ОБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *ФБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *3.1.9.* | *Обустройство элементами повышения безопасности дорожного движения нерегулируемых пешеходных переходов, прилегающих непосредственно к дошкольным образовательным учреждениям, образовательным учреждениям и учреждениям дополнительного образования (в т.ч. установка дорожных знаков)* | ***Всего*** | ***1700,00*** | ***100,00*** | ***100,00*** | ***500,00*** | ***500,00*** | ***500,00*** |
| *МБ* | *1700,00* | *100,00* | *100,00* | *500,00* | *500,00* | *500,00* |
| *ОБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *ФБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| 3.2. | Развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения | **Всего** | **0,00** | **0,00** | **0,00** | **0,00** | **0,00** | **0,00** |
| МБ | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| ОБ | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| ФБ | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| *3.2.1.* | *Проведение муниципальных профилактических акций, мероприятий, направленных на привлечение внимания широких слоев населения к решению проблем безопасности движения и предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма (приобретение и изготовление сувенирной продукции: дипломы, кубки, медали и т.д.)* | ***Всего*** | ***0,00*** | ***0,00*** | ***0,00*** | ***0,00*** | ***0,00*** | ***0,00*** |
| *МБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *ОБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *ФБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *3.2.2.* | *Оснащение образовательных учреждений комплектами формы для ЮИД, учебно-методическими пособиями (уголки по правилам дорожного движения, стенды, компьютерные программы, учебные фильмы и т.д.)* | ***Всего*** | ***0,00*** | ***0,00*** | ***0,00*** | ***0,00*** | ***0,00*** | ***0,00*** |
| *МБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *ОБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *ФБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *3.2.3.* | *Проведение тематических информационно-пропагандистских мероприятий, направленных на профилактику факторов риска, влияющих на количество ДТП и тяжесть их последствий* | ***Всего*** | ***0,00*** | ***0,00*** | ***0,00*** | ***0,00*** | ***0,00*** | ***0,00*** |
| *МБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *ОБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| *ФБ* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| ***4.*** | ***Вне программные мероприятия комплексного развития транспортной инфраструктуры ЗАТО г. Североморск*** | **Всего** | **53898,97** | **0,00** | **0,00** | **53898,97** | **0,00** | **0,00** |
| МБ | 29109,71 | *0,00* | *0,00* | *29109,71* | *0,00* | *0,00* |
| ОБ | 24789,26 | *0,00* | *0,00* | *24789,26* | *0,00* | *0,00* |
| ФБ | 0,00 | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |
| 4.1. | Реконструкция моста, расположенного к Западу от д. № 10 по ул. Героев Североморцев, н.п. Североморск-3 | **Всего** | **24789,26** | **0,00** | **0,00** | **24789,26** | **0,00** | **0,00** |
| МБ | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| ОБ | 24789,26 | 0,00 | 0,00 | 24789,26 | 0,00 | 0,00 |
| ФБ | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 4.2. | Реконструкция пешеходных переходов с установкой дорожных знаков, светофоров в ЗАТО г. Североморск МОУ СОШ №9, МДОУ д/с № 31, Плавательный бассейн, МОУ СОШ №1, МОУ СОШ №12, МОУ СОШ №7 (км 0+088), МОУ СОШ №7 (км 0+539), МОУ СОШ №7 (км 0+384), СК "Богатырь", МБОУ ДОД ДМШ, МБОУОШИ С (П) ОО (км 0+540), МБОУОШИ С (П) ОО (км 0+722), МОУ СОШ №11, МБОУ д/с №30 (км 0+589), МБОУ д/с №30 (км 0+708), Станция юных техников, МБОУ №1, п. Сафоново, ул.Преображенского с км 0+000 по 0+348, г. Североморск, ул. Головко, г. Североморск, ул.Кортик, г. Североморск, ул.Чабаненко, | **Всего** | **29109,71** | **0,00** | **0,00** | **29109,71** | **0,00** | **0,00** |
| МБ | 29109,71 | 0,00 | 0,00 | 29109,71 | 0,00 | 0,00 |
| ОБ | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| ФБ | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| ***5.*** | ***Итого по мероприятиям Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры ЗАТО г. Североморск*** | **Всего** | **557031,82** | **178132,70** | **76739,38** | **137352,56** | **83453,59** | **81353,59** |
| МБ | 502572,80 | *148462,94* | *76739,38* | *112563,30* | *83453,59* | *81353,59* |
| ОБ | 54459,02 | *29669,76* | *0,00* | *24789,26* | *0,00* | *0,00* |
| ФБ | 0,00 | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* |

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

*Подпрограмма «Автомобильные дороги и проезды ЗАТО г. Североморск» на 2016-2020 годы.*

Реализация программных мероприятий, направленных на содержание и ремонт автомобильных дорог и проездов, позволит повысить транспортно-эксплуатационные характеристики автомобильных дорог ЗАТО г. Североморск, повысить комфортность проживания жителей, а также повысить пропускную способность дорог.

На выполнение задач подпрограммы могут повлиять следующие риски:

- возможные изменения законодательства, регулирующего вопросы дорожной деятельности;

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

- превышение фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым и ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов ремонта автомобильных дорог общего пользования и проездов.

Для того чтобы минимизировать данные виды рисков необходимо своевременно проводить мониторинг данной отрасли и оперативно реагировать на изменения законодательства.

Планирование мероприятий подпрограммы и объёмов финансирования приведёт к минимуму финансовых, организационных и иных рисков.

Оценка достижения цели Подпрограммы по годам ее реализации осуществляется с использованием целевых индикаторов и показателей Подпрограммы.

| **№ п/п** | **Наименование мероприятий** | **Ед. Изм.** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***1.*** | ***Подпрограмма «Автомобильные дороги и проезды ЗАТО г. Североморск» на 2016-2020 годы*** | | | | | | |
| ***1.1.*** | *Задача 1. Поддержание транспортно-эксплуатационных характеристик дворовых территорий и проездов к дворовым территориям многоквартирных домов муниципального образования ЗАТО г. Североморск в соответствии с нормативными требованиями* | | | | | | |
| *1.1.1.* | *Доля протяженности дворовых территорий и проездов к дворовым территориям, содержание которых осуществляется круглогодично за счет средств местного бюджета, в общей протяжённости дворовых территорий и проездов к дворовым территориям* | *%* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *0,00* | *100,00* |
| *1.1.2.* | *Доля отремонтированных дворовых территорий и проездов к ним* | *%* | *5,10* | *5,84* | *6,60* | *7,37* | *7,81* |
| 1.2. | *Задача 2. Поддержание технического уровня и эксплуатационного состояния автомобильных дорог общего пользования местного значения и инженерных сооружений на них на уровне, соответствующем категории дороги, путём содержания, ремонта и капитального ремонта дорог и сооружений на них* | | | | | | |
| *1.2.1.* | *Доля протяженности автомобильных дорог местного значения, содержание которых осуществляется круглогодично, в общей протяжённости автомобильных дорог местного значения* | *%* | *100,00* | *100,00* | *100,00* | *100,00* | *100,00* |
| *1.2.2.* | *Площадь автомобильных дорог с твердым покрытием, в отношении которых произведен ремонт/капитальный ремонт* | *кв. м.* | *45396,48* | *7100,00* | *7100,00* | *7100,00* | *7100,00* |
| *1.2.3.* | *Доля отремонтированных автомобильных дорог* | *%* | *20,21* | *20,30* | *23,85* | *27,40* | *30,95* |

*Подпрограмма «Комплексная эксплуатация муниципальных объектов уличного (наружного) освещения» на 2016-2020 годы*

Оценка эффективности реализации мероприятий Подпрограммы осуществляется в соответствии с постановлением администрации ЗАТО г. Североморск от 28.08.2013 № 870.

Подпрограмма направлена на достижение цели - приведение сетей наружного освещения в соответствие с нормативными требованиями. Достижение поставленной цели позволит:

- снизить уровень износа сетей наружного освещения;

- повысить надежность работы сетей наружного освещения;

- сократить расход бюджетных средств на оплату электрической энергии, используемой на наружное освещение, в результате энергосберегающих технологий;

- повысит уровень комфортности и качество жизни населения;

- повысить уровень безопасности дорожного движения в темное время суток;

- снизить транспортные риски;

- снизить социальные риски.

На достижение цели Подпрограммы оказывают влияние внешние и внутренние факторы и риски, которые могут помешать реализации предполагаемых мероприятий и достижению планируемого уровня целевых показателей.

К внешним рискам следует отнести изменения законодательства, сокращение бюджетного финансирования. Затраты, связанные с возникновением внешних рисков, спрогнозировать невозможно.

К внутренним рискам следует отнести:

- риск уклонения от подписания контракта, договора на оказание муниципальных услуг (выполнение работ) исполнителем, определенным в процессе отбора, способами установленными законодательством Российской Федерации;

- риск неисполнения или ненадлежащего исполнения условий контракта, договора на оказание муниципальных услуг (выполнение работ), следствием которого, может стать его расторжение с исполнителем;

- риск несостоявшегося аукциона (конкурса) на оказание муниципальных услуг (выполнение работ);

- риск отклонения сроков реализации подпрограммных мероприятий от установленных сроков по вине исполнителя муниципальных услуг (выполнения работ).

Оценка достижения цели Подпрограммы по годам ее реализации осуществляется с использованием целевых индикаторов и показателей Подпрограммы.

| **№ п/п** | **Наименование мероприятий** | **Ед. Изм.** | **2016** | **2017** | **2018** | | **2019** | **2020** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***2.*** | ***Подпрограмма «Комплексная эксплуатация муниципальных объектов уличного (наружного) освещения» на 2016-2020 годы*** | | | | | | | | |
| 2.1. | Задача 1. Содержание и техническое обслуживание объектов наружного освещения | | | | | | | | |
| *2.1.1.* | *Износ сетей уличного освещения от общей протяженности сетей* | *%* | *70,00* | *65,00* | | *60,00* | *55,00* | *50,00* |
| *2.1.2.* | *Увеличение общей протяженности линий сети уличного освещения.* | *%* | *0,03* | *0,04* | | *0,05* | *0,06* | *0,07* |
| *2.1.3.* | *Сокращение объемов электрической энергии, потребляемой муниципальными объектами уличного освещения* | *%* | *7,00* | *8,00* | | *13,00* | *18,00* | *23,00* |

*Подпрограмма «Повышение безопасности дорожного движения и снижение дорожно-транспортного травматизма в ЗАТО г. Североморск» на 2014-2020 годы*

Эффективность реализации Подпрограммы заключается в сохранении жизни участникам дорожного движения и предотвращении социально-экономического и демографического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий. Эффективность Подпрограммы определяется в соответствии с Порядком разработки, реализации и оценки эффективности муниципальных программ ЗАТО г. Североморск, утвержденным постановлением администрации ЗАТО г. Североморск от 28.08.2013 № 870.

В ходе реализации Подпрограммы планируется сокращение к 2020 году количества лиц, погибших и травмированных в результате дорожно-транспортных происшествий на 5% по сравнению с аналогичными показателями 2013 года, создание безопасных условий для движения на дорогах автомобилей и пешеходов.

На достижение целей Подпрограммы оказывают влияние внешние и внутренние факторы и риски, которые могут помешать реализации предполагаемых мероприятий и достижению планируемого уровня целевых показателей.

К внешним рискам следует отнести:

- изменения законодательства,

- ухудшение социально-экономической ситуации в стране, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита и сокращении объемов финансирования;

- превышение фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым и ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости работ, снижению объемов планируемых работ. Затраты, связанные с возникновением внешних рисков, спрогнозировать невозможно.

К внутренним рискам следует отнести:

- риск уклонения от подписания контракта, договора на оказание муниципальных услуг (выполнение работ) исполнителем, определенным в процессе отбора, способами установленными законодательством Российской Федерации;

- риск неисполнения или ненадлежащего исполнения условий контракта, договора на оказание муниципальных услуг (выполнение работ), следствием которого, может стать его расторжение с исполнителем;

- риск несостоявшегося аукциона (конкурса) на оказание муниципальных услуг (выполнение работ);

- риск отклонения сроков реализации программных мероприятий от установленных сроков по вине исполнителя муниципальных услуг (выполнения работ).

Оценка достижения цели Подпрограммы по годам ее реализации осуществляется с использованием целевых индикаторов и показателей Подпрограммы.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование мероприятий** | **Ед. Изм.** | | **2016** | **2017** | | **2018** | | **2019** | | **2020** | |
| ***3.*** | ***Подпрограмма «Повышение безопасности дорожного движения и снижение дорожно-транспортного травматизма в ЗАТО г. Североморск» на 2014-2020 годы*** | | | | | | | | | | | |
| 3.1. | Задача 1. Совершенствование дорожных условий, обустройство системами видеонаблюдения улично-дорожной сети и улучшение организации дорожного движения | | | | | | | | | | | |
| 3.1.1. | *Уменьшение доли ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий* | *%* | *15,00* | | | *23,10* | | *15,00* | | *10,00* | | *5,00* |
| 3.1.2. | *Сокращение количества мест концентрации ДТП* | *ед.* | *3,00* | | | *5,00* | | *3,00* | | *2,00* | | *1,00* |
| 3.1.3. | *Сокращение количества мест ДТП из-за несоблюдения правил дорожного движения* | *ед.* | *24,00* | | | *26,00* | | *24,00* | | *22,00* | | *20,00* |
| 3.2. | Задача 2. Формирование безопасного поведения участников дорожного движения и предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма | | | | | | | | | | | |
| 3.2.1. | *Сокращение количества ДТП с участием детей в возрасте до 16 лет* | *ед.* | *2,00* | | | *11,00* | | *2,00* | | *2,00* | | *0,00* |
| 3.3. | Задача 3. Совершенствование системы управления обеспечением безопасности дорожного движения, дорожных условий и внедрение технических средств регулирования дорожного движения | | | | | | | | | | | |
| 3.3.1. | *Сокращение количества пострадавших в результате ДТП* | *ум./100 тыс. чел.* | *0,00002* | | | *0,00003* | | *0,00002* | | *0,00001* | | *0,00* |
| 3.3.2. | *Сокращение количества ДТП* | *ед.* | *29,00* | | | *31,00* | | *29,00* | | *27,00* | | *25,00* |

1. **Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории города североморска**

Механизм реализации Программы является инструментом организации эффективного выполнения программных мероприятий и контроля достижения ожидаемых конечных результатов.

В условиях ограниченного финансирования перечень мероприятий Подпрограммы сформирован исходя из их непосредственного влияния на состояние автомобильных дорог, дворовых территорий и проездов к ним. При этом значительные средства направлены на содержание в чистоте автомобильных дорог, дворовых территорий и проездов к ним.

Реализация программных мероприятий за счет средств бюджета муниципального образования ЗАТО г. Североморск осуществляется на основании муниципальных контрактов, заключенных в соответствии с нормами, установленными Гражданским кодексом Российской Федерации, Федеральным законом от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.

Администрация ЗАТО г. Североморск является координатором реализации Программы.

В целях обеспечения мониторинга выполнения Подпрограммы Комитет по развитию городского хозяйства администрации ЗАТО г. Североморск предоставляет в Отдел экономического развития администрации ЗАТО г. Североморск отчет о реализации Подпрограммы в соответствии с Порядком разработки, реализации и оценки эффективности муниципальных программ ЗАТО г. Североморск, утвержденным постановлением администрации ЗАТО г. Североморск от 28.08.2013 № 870.

Контроль за реализацией программы осуществляет координатор - администрация ЗАТО г. Североморск.

Управление ходом реализации подпрограммы осуществляет заказчик подпрограммы - Комитет по развитию городского хозяйства администрации ЗАТО г. Североморск.

Муниципальное казенное учреждение «Городской центр жилищно-коммунального хозяйства ЗАТО г. Североморск» обеспечивает выполнение мероприятий подпрограммы, несет ответственность за целевое использование финансовых средств, выделяемых на реализацию программных мероприятий.

Ежегодно в установленном порядке будет уточняться перечень финансируемых мероприятий подпрограммы, определяться сроки их реализации и объёмы финансирования, оцениваться возможность достижения целевых индикаторов и показателей.

1. Совершенствование системы управления обеспечением безопасности дорожного движения:
   1. Подготовка информации в администрацию ЗАТО г. Североморск о состоянии аварийности на автотранспорте, внесение предложений направленных на снижение ДТП и дорожно-транспортного травматизма;
   2. Мониторинг ДТП; рассмотрение состояния аварийности на автомобильном транспорте; заслушивание руководителей учреждений и организаций, деятельность которых связана с обеспечением безопасности дорожного движения, в том числе автотранспортных предприятий, о принимаемых мерах по снижению аварийности на дорогах ЗАТО г. Североморск;
   3. Рассмотрение на заседании комиссии по БДД следующих вопросов:

* состояние детского дорожно-транспортного травматизма и мерах по его предупреждению;
* о результатах приемки экзаменов в учебных заведениях на право управления автомобилями;
  1. Формирование негативного общественного мнения к нарушителям правил дорожного движения с привлечением СМИ. Сведения о грубых нарушениях и лицах их совершивших еженедельно публиковать в СМИ, информировать население через телевидение (СТК) и радио;
  2. Рассмотрение на комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения ЗАТО фактов дорожно-транспортных происшествий подлежащих статистическому учету, оценка деятельности служб с последующим принятием мер реагирования по отношению к конкретным руководителям
  3. Изучение проблемы для принятия решений:
* соответствия пропускной способности улично-дорожной сети уровню транспортной загрузки в условиях развития автомобилизации

1. [↑](#endnote-ref-1)
2. Сафронов Э. А. Транспортные системы городов и регионов. – М.: Изд-во Ассоциации строительных вузов [↑](#footnote-ref-1)
3. Антошвили М. Е., Либерман С. Ю., Спирин И. В. Оптимизация городских автобусных перевозок. — М.: Транспорт, 1985. — 102 с., Гудков В. А., Миротин Л. Б. Технология, организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками: Учеб. для вузов. — М.: Транспорт, 1997. — 254 с. [↑](#footnote-ref-2)
4. Самойлов Д. С. Подвижность населения // Городской транспорт. — 2-е изд., перераб. и доп.. — М.: Строй- [↑](#footnote-ref-3)
5. МУП Городской транспортный диспетчерский центр, г. Бийск, ул. Красноармейская 37, Тел.: (3854) 55-55-09 (Круглосуточно), E-mail: info@bus22.ru, Сайт: gtdc.bus22.ru, ООО Городской диспетчерский центр управления пассажирским транспортом, Пенза, Литвинова, 20, Телефон +78412207059 (горя-чая линия), E-mail: info@bus58.ru, Сайт: 58bus.ru. [↑](#footnote-ref-4)