



**МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«РОССИЙСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

**Кафедра инновационных технологий управления в государственной
сфере и бизнесе**

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

(бакалаврская работа)

На тему Совершенствование организации управления муниципальным
дорожным строительством и содержанием дорог местного назначения

Исполнитель Добромыслова Алёна Николаевна

Руководитель кандидат технических наук, доцент

Панова Анастасия Юрьевна

«Защите допускаю»

На заведующий кафедрой

кандидат экономических наук, доцент
Семенова Юлия Евгеньевна

«25» июня 2024 г.

Санкт – Петербург
2024

Оглавление

Введение	3
1 Теоретические основы управления муниципальным дорожным хозяйством ...	7
1.1 Общее понятие дорожного хозяйства и его значение в экономике Российской Федерации	7
1.2 Особенности нормативного регулирования управления дорожным хозяйством	122
2 Особенности муниципального управления дорожным хозяйством на примере МО № 65 Приморского района г. Санкт-Петербурга.....	200
2.1 Общая характеристика МО Приморский район г. Санкт-Петербурга в разрезе текущего состояния муниципального дорожного хозяйства	200
2.2 Текущее состояние и основные проблемы дорожного хозяйства Муниципального округа № 65 Приморского района г. Санкт-Петербурга	322
3 Совершенствование управления муниципальным дорожным хозяйством и содержанием дорог местного назначения на примере МО № 65 Приморского района г. Санкт-Петербурга.....	Error! Bookmark not defined. 2
3.1 Общие меры по решению проблем дорожного хозяйства МО № 65 Приморского района г. Санкт-Петербурга	Error! Bookmark not defined. 2
3.2 Пути и методы повышения эффективности организации управления муниципальным дорожным хозяйством на территории МО № 65 Приморского района г. Санкт-Петербурга.....	Error! Bookmark not defined. 0
Заключение	58
Список используемой литературы	61
Приложения.....	66

Введение

Актуальность темы настоящей работы обусловлена тем, что транспортная отрасль рассматривается в качестве одной из определяющих экономических отраслей, поскольку процесс товарного обмена не может существовать без транспортной системы. Для России, с её огромной территорией и колоссальными расстояниями между регионами и населёнными пунктами, значимость транспортной деятельности, в сравнении с прочими государствами, многократно возрастает географическую протяженность, что еще больше повышает важность постоянного развития и совершенствования национальной транспортной системы, обеспечения её соответствия актуальным требованиям. Транспорт, несмотря на отсутствие признаков материального производства, выступает важной отраслью народного хозяйства, обеспечивая своевременное и эффективное пространственное перемещение ТМЦ. Кроме того, транспорт является важнейшей составляющей национальной системы безопасности.

Дорожное хозяйство является при этом важнейшим элементом территориальной организации, который непосредственно связан со сложным и длительным процессом её становления и развития под влиянием целого ряда факторов – географических, физических, политических, социально-экономических, историко-культурных и пр.

С точки зрения эффективного развития национальной экономики, транспортная отрасль выступает в роли одного из основных и обязательных условий. Без разветвлённой сети грузоперевозок не представляется возможным формирование и поддержание внешних и внутренних торгово-экономических связей, ресурсное обеспечение промышленных отраслей, снабжение всех регионов страны необходимой продукцией и ресурсами. Что касается дорожной сети муниципального уровня, то она играет важнейшую роль в социально-экономическом развитии муниципальных образований и обеспечении потребностей населения муниципалитетов, обеспечивая пространственное перемещение сотен и тысяч людей, что гарантирует их доступ к рабочим

местам и системе социальных услуг, здравоохранению и образованию, учреждениям спорта и культуры и т.д. Транспортная отрасль развивается параллельно экономике государства, реагируя на все происходящие изменения, что, в первую очередь, касается динамики потребительского спроса на услуги в сфере грузо- и пассажироперевозок.

С другой стороны, экономическое развитие как отдельных территорий, так и всего государства в целом непосредственно определяется уровнем развития национального дорожного хозяйства, доступностью транспортных услуг для хозяйствующих субъектов и граждан, а также качеством предоставляемых услуг. Таким образом, транспортная отрасль выступает одним из гарантов национальной экономической безопасности, обеспечивая, в частности, баланс в развитии территорий и помогая выровнять социально-экономические условия в различных регионах страны.

Значимость дорожного хозяйства, являющегося неотъемлемой составляющей транспортной отрасли, подтверждается тем, что в число использующих его субъектов, наряду с физическими и юридическими лицами, входят и госструктуры, поскольку территориальная целостность, обороноспособность и национальная безопасность в целом непосредственно зависят от состояния и уровня развития дорожного хозяйства и дорожной инфраструктуры страны. Задачи, связанные с развертыванием и переброской армий, обеспечением боеспособности и снабжением вооружённых сил, могут эффективно решаться только при наличии обширной, развитой, эффективно действующей и с широким охватом дорожно-транспортной системы, что приобретает особую актуальность на фоне текущего обострения геополитической обстановки.

Степень научной разработанности темы настоящего исследования достаточно высока. Экономические аспекты функционирования дорожного хозяйства рассматриваются в работах таких авторов, как А.И. Авраамов, А.А. Авсеенко, Е.Б. Будрина, Е.Н. Гарманов, С.В. Тактарова и т.д.; А.В. Кочетков и

Л.В. Янковский, в свою очередь, анализируют научный и инновационный потенциал рассматриваемой отрасли.

Объектом исследования в настоящей работе выступает дорожное хозяйство Приморского района города Санкт-Петербурга; в качестве предмета исследования рассматриваются организационные аспекты управления муниципальным дорожным хозяйством.

Практическая значимость исследования обусловлена тем, что его результаты могут быть использованы органами МСУ, дорожно-строительными предприятиями и исследователями, занимающимися проблемами развития муниципального дорожного хозяйства и транспортно-дорожной сети муниципальных образований.

Конечной целью работы является разработка комплексной стратегии повышения эффективности управления муниципальным дорожным строительством, основанной на использовании современных организационных, технологических и финансовых инструментов и направленной на решение основных проблем дорожного хозяйства, выявленных по результатам анализа функционирования данной отрасли на территории Приморского района г. Санкт-Петербурга, с учётом всех влияющих на управленческие процессы факторов – социально-экономических, технико-технологических, нормативно-правовых. В рамках достижения указанной цели поставлены следующие задачи:

- рассмотреть теоретические основы и особенности нормативного регулирования управления муниципальным дорожным строительством в Российской Федерации;
- проанализировать текущее состояние дорожного хозяйства на территории Муниципального округа № 65 Приморского района г. Санкт-Петербурга и выявить основные проблемы;
- разработать комплекс мер по совершенствованию организации управления муниципальным дорожным хозяйством на территории МО № 65 Приморского района г. Санкт-Петербурга.

В исследовании применялись следующие методы: синтез и анализ, дедукция и индукция, обобщение и сопоставление, анализ литературных источников, анализ статистических данных и т.д.

В структуру настоящей работы входят следующие разделы: введение, три главы, включающие шесть параграфов, заключение, список используемой литературы.

1 Теоретические основы управления муниципальным дорожным хозяйством

1.1 Общее понятие дорожного хозяйства и его значение в экономике Российской Федерации

Транспорт следует рассматривать как одну из ключевых отраслей экономики, поскольку процесс товарного обмена не может существовать без транспортной системы. Для России это приобретает особое значение, поскольку страна имеет колоссальную географическую протяженность, что еще больше повышает роль созданной и непрерывно развивающейся национальной транспортной системы. Несмотря на отсутствие признаков материального производства, транспорт является важной отраслью народного хозяйства, обеспечивая своевременное и эффективное пространственное перемещение ТМЦ. Кроме того, транспорт является важнейшей составляющей национальной системы безопасности [10, с. 205].

В качестве стратегически значимой экономической отрасли транспорт служит для удовлетворения потребностей народного хозяйства в грузо- и пассажироперевозках, что и составляет основные функции данной отрасли. Хотя формально в ней производится не продукт, а услуги, специалисты, говоря о значении этой отрасли в экономике страны, относят её к отраслям материального производства, поскольку от функционирования транспорта полностью зависят объемы производства и непрерывность производственных процессов практически во всех сферах хозяйственно-экономической деятельности. Транспорт используется как для снабжения производственных процессов необходимыми ресурсами, так и для доставки готовой продукции к пунктам реализации и/или потребления, что обуславливает прямую связь между качественными и количественными характеристиками транспортных услуг и стоимостью различных видов товара [27, с. 74].

Дорожное хозяйство РФ необходимо рассматривать как неотъемлемую часть единой транспортной системы государства. Значимость национальной

транспортной системы и дорожного хозяйства как одной из её составляющих predetermined значимостью производимого и реализуемого на транспортном рынке продукта, т.е. транспортных услуг. Рынок транспортных услуг, согласно определению, предложенному в учебном пособии Е. В. Будриной с соавторами, представляет собой «экономический саморегулируемый механизм управления транспортной отраслью, регламентирующий и поддерживающий обмен между покупателями (клиентами) и продавцами (производителями, перевозчиками) транспортных услуг, настроенный на максимизацию удовлетворения спроса государства и общества в этих услугах в экономическом и территориальном пространстве» [27, с. 13]. Задача данного рынка – удержать баланс между спросом на внутренние грузо- и пассажироперевозки и предложением услуг транспортными предприятиями.

Росавтодор (Федеральное дорожное агентство) представляет следующее определение дорожного хозяйства: «часть отрасли материального производства, призванная совместно с автомобилями наиболее полно удовлетворять потребности народного хозяйства и населения в автомобильных перевозках. Включает сеть автомобильных дорог общего пользования со всеми сооружениями, необходимыми для ее нормальной эксплуатации, а также предприятия и организации по ремонту и содержанию этих дорог» [28].

В число субъектов дорожного хозяйства входят:

- организации, специализирующиеся на проектировании и строительстве автодорог, дорожно-ремонтных работах, содержании дорожной сети и т.д.;
- учреждения и организации, занимающиеся научными исследованиями в данной сфере и профессиональной подготовкой специалистов для анализируемой отрасли хозяйства;
- производители специального технического оборудования и т.д.

По видам разрешённого использования автомобильные дороги в Российской Федерации подразделяются на две категории:

- 1) автодороги общего пользования;
- 2) автодороги необщего пользования.

Автодорогами первой категории могут без ограничений передвигаться все пользователи; такие дороги классифицируются, в свою очередь, по уровню управления на дороги федерального, регионального и местного (муниципального) значения.

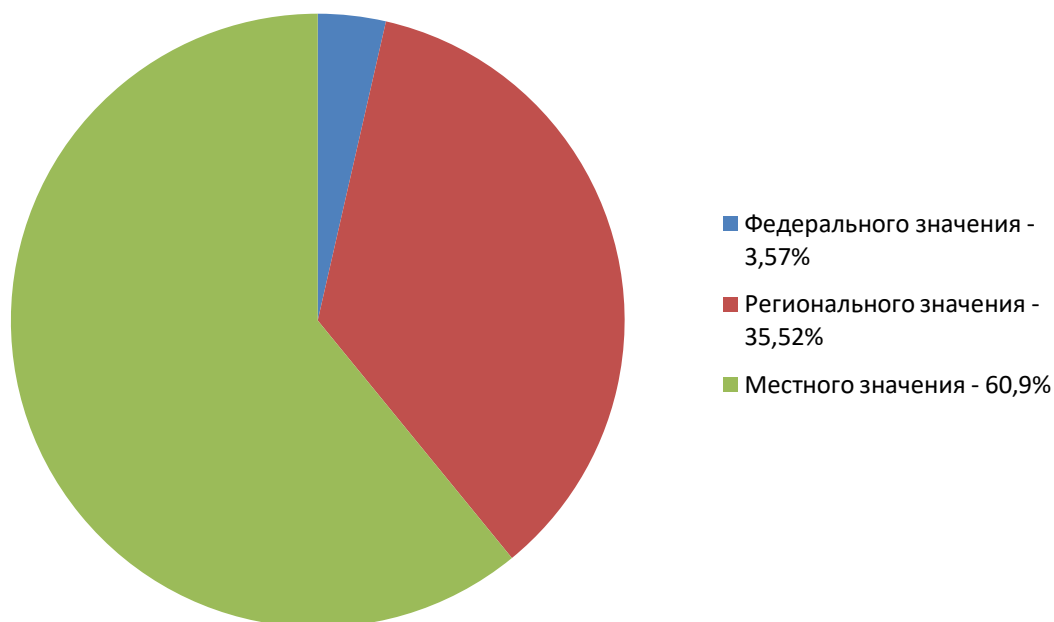


Рисунок 1 – Протяжённость автомобильных дорог в РФ

На рисунке выше отражено соотношение дорожных магистралей различного уровня в РФ. На данный момент суммарная протяжённость автодорог общего пользования на территории страны составляет 1452,2 тыс. км, из которых 51,9 тыс. км – дороги федерального значения, 515,8 тыс. км – дороги регионального значения, 884,5 тыс. км – дороги местного значения.

Таким образом, на долю дорог муниципального значения приходится абсолютное большая часть национальной дорожной сети, тогда как федеральные автотрассы занимают немногим более 3%.

Значимость автодорожной сети для народного хозяйства подтверждается данными статистики, согласно которым, автотранспорт традиционно занимает наибольшую долю в грузоперевозках. По состоянию на 2022-й год доля

грузоперевозок автотранспортом выросла с 68% до 71% за счет сокращения перевозок у железнодорожного (-3,8%) и трубопроводного (-6%) транспорта.

Кроме того, на долю автотранспорта приходится более 60% общего объема перевозок пассажиров (без учета личных автомобилей).

Стабильная работа автотранспорта обеспечивается за счёт поддержания нормального функционирования дорожного хозяйства. Достижение высоких показателей работы автотранспорта зависит от характеристик объектов дорожного хозяйства: от категории дорог, типа дорожного покрытия и его прочности, от грузоподъемности искусственных сооружений и их габаритных размеров, от расстояния видимости на дороге и общего состояния дорог.

С. В. Тактарова и С. С. Солдатова отмечают, что основными препятствиями для эффективного развития транспортной отрасли РФ в общем случае являются следующие проблемы дорожного хозяйства [20, с 56]:

- недостаточная пропускная способность национальной дорожной сети, обусловленная недостаточным финансовым обеспечением работ по расширению и совершенствованию дорожно-транспортной инфраструктуры;
- отсутствие развитой сети автодорог с твёрдым покрытием, охватывающей всю территорию государства (что обуславливает ежегодное сезонное ухудшение транспортного сообщения из-за погодно-климатических условий)
- отсутствие сформированной сети автодорог федерального значения, обеспечивающей связь между всеми регионами;
- постоянное повышение транспортных тарифов, что в сочетании с неудовлетворительным состоянием дорожного хозяйства ограничивает развитие как внутренних, так и внешних транспортно-экономических коммуникаций, способствует росту себестоимости товаров и, соответственно, падению конкурентоспособности национальной экономики;
- низкий уровень транспортной безопасности вследствие неудовлетворительного состояния автодорожной сети и дорожной инфраструктуры [20, с. 58].

По мнению А. В. Кочеткова и Л. В. Янковского [11, с. 64], развитие дорожного хозяйства невозможно в отрыве от научной мысли и внедрения технико-технологических инноваций. Авторы указывают на необходимость внедрять в дорожном хозяйстве инновационные методы работы, оценивая общую экономическую целесообразность реализуемых мероприятий и общий эффект от их реализации на протяжении всего срока эксплуатации дорог и инженерных сооружений дорожного хозяйства.

Таким образом, транспортная отрасль в национальной экономике выступает одной из ключевых, т.к. именно функционирование транспортной системы обеспечивает возможность свободного товарного обмена. Транспорт является важной отраслью народного хозяйства, несмотря на отсутствие признаков материального производства. Особая значимость транспортной отрасли для нашей страны обусловлена рядом особенностей, прежде всего – наличием огромной территории.

Исходя из сущностного определения дорожного хозяйства и его текущего значения в функционировании национальной транспортной системы РФ, деятельность рассматриваемой отрасли состоит в обеспечении соответствия нормативам, успешной эксплуатации, а также эффективного развития сети автодорог общего пользования (включая автодорожную инфраструктуру и все её объекты) в целях максимального удовлетворения соответствующих запросов пользователей дорожного хозяйства (госструктур, физических и юридических лиц), с учётом значимости дорожного хозяйства для поддержания конкурентоспособности национальной экономики и безопасности государства.

Одно из важнейших условий обеспечения надлежащего качества и успешного функционирования автодорожной сети – это использование при её эксплуатации технико-технологических инноваций и последних достижений НТП [11, с. 67]. Развитие рассматриваемой отрасли имеет стратегическое значение для развития национальной экономики в целом.

1.2 Особенности нормативного регулирования управления дорожным хозяйством

В Российской Федерации вопросы, касающиеся общего управления дорожным хозяйством, на текущий момент решаются Федеральным дорожным агентством (Росавтодором), входящим в состав Министерства транспорта РФ (Минтранса). Это орган исполнительной власти федерального уровня, выполняющий функции по предоставлению государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере функционирования автотранспорта и дорожного хозяйства, в т.ч. в области учета автомобильных дорог, а также функции по предоставлению государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности в отраслях автотранспорта и городского наземного электротранспорта [28].

Управление дорожным хозяйством в России – сфера, регулируемая на уровне государства. Инструментами этого регулирования выступают как нормативно-правовые акты, так и стратегические программы и проекты, задающие направление развития отрасли. Среди нормативно-правовых актов, обеспечивающих управление данной сферой, следует в первую очередь выделить Федеральный закон № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», полностью посвящённый регулированию отношений в сфере использования (в т.ч. платного) объектов национальной автодорожной сети [1]. Действие названного ФЗ № 257 распространяется на все российские автодороги – любых категорий и любого уровня управления, платные и бесплатные.

Федеральным законом № 257 регулируется следующий перечень вопросов:

- нормативные определения понятий, используемых в сфере дорожного хозяйства;
- классификация и основные признаки категорий автодорог;

- ответственность за содержание и обслуживание различных категорий автодорог на разных уровнях управления;
- полномочия федеральных госорганов, госорганов субъектов РФ и ОМСУ, а также порядок перераспределения и передачи полномочий;
- определение дорожной деятельности, правила её планирования и реализации.

Отдельное значение для развития дорожного хозяйства имеет и Федеральный закон № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», поскольку данный нормативно-правовой акт обязательным условием обеспечения безопасности дорожного движения называет своевременное выявление «аварийно-опасных участков дорог и разработку первоочередных мер, направленных на устранение причин и условий совершения дорожно-транспортных происшествий» [2].

Согласно п. 2 ст. 12 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» обязанность по обеспечению соответствия состояния дорог при их содержании установленным техническим регламентам и другим нормативным документам возлагается на лиц, осуществляющих содержание автомобильных дорог.

В современной России за состояние дорог отвечает владелец. Если это бесплатные федеральные трассы, ответственность будет лежать на Росавтодоре – федеральном органе, функции которого рассматривались выше. В городах дороги входят в состав муниципальной собственности, поэтому ремонтом и обслуживанием занимаются городские власти. В случае с платными федеральными дорогами эти функции может выполнять государственная компания «Автодор», деятельность которой, осуществляемая в формате ГЧП, направлена на развитие национальной сети автомобильных дорог и привлечение частных инвесторов в дорожный сектор.

Любой владелец вправе передать свои функции по обслуживанию дороги или определённого её участка подрядной организации. В этом случае уже компания-оператор будет отвечать за содержание и ремонт дорог.

В силу п. 5 ст. 14 Федерального закона от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» [3] к вопросам местного значения поселения относится дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов поселения и обеспечение безопасности дорожного движения на них, включая создание и обеспечение функционирования парковок (парковочных мест), осуществление муниципального контроля на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве в границах населенных пунктов поселения, организация дорожного движения, а также осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации

При этом п. 6 ст. 3 Федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» определено, что дорожная деятельность представляет собой деятельность по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог [1].

В развитии национальной транспортной системы огромную роль играет принятая в 2021 г. «Транспортная стратегия РФ до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» [5], которая, в том числе, направлена на достижение целей национального развития, предусмотренных Указом Президента от 21.07.2020 г. № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года», имеющих непосредственное отношение к функционированию дорожного хозяйства и всей транспортной отрасли [4]: а) увеличение доли автодорожной сети, соответствующей текущим нормативным требованиям; б) сокращение вредных и/или опасных атмосферных выбросов.

Согласно «Стратегии», миссия государства в обеспечении функционирования и развития национальной транспортной системы состоит в «создании условий для повышения качества жизни и здоровья граждан,

экономического роста и повышения конкурентоспособности национальной экономики, укрепления безопасности и обороноспособности страны, реализации ее транспортного потенциала через опережающее развитие транспортной инфраструктуры и расширение доступа к безопасным и качественным транспортным услугам с минимальным воздействием на окружающую среду и климат, использование географических особенностей Российской Федерации в качестве ее конкурентного преимущества» [5].

«Стратегия» акцентирует внимание на удовлетворении запросов основных пользователей российской транспортной системы. В таблице один представлены результаты её реализации для различных категорий пользователей.

Таблица 1 – Результаты реализации Транспортной стратегии РФ до 2030 года

Госструктуры	Бизнес-структуры	Население
- реализация национального экономического потенциала - повышение производительности труда - равномерное развитие регионов, реализация их конкурентных преимуществ - эффективное развитие социально-экономических связей (как внешних, так и внутренних) - обеспечение экологического благополучия - повышение качества жизни населения - поддержание территориальной целостности государства, укрепление национальной безопасности	- повышение транспортной доступности различных территорий - доступность транспортных услуг и логистической инфраструктуры - обеспечение сохранности ТМЦ и безопасности грузоперевозок - сокращение транспортных издержек	- обеспечение доступности (в т.ч. для населения удалённых и труднодоступных регионов) объектов социально-экономической и культурной инфраструктуры - повышение качества услуг пассажироперевозок - обеспечение экономической доступности транспорта для всех категорий населения

В Таблице 1 представлены основные направления реализации «Транспортной стратегии РФ до 2030 года», значение её реализации на уровне государственных институтов, предпринимательского сектора и граждан, а также ожидаемые результаты реализации «Стратегии».

Важную роль в достижении стратегических целей развития транспортной отрасли страны имеет нацпроект «Безопасные качественные дороги» с бюджетом свыше 4770 млрд. руб., рассчитанный на период 2019-2024 гг. [16, с. 24] Капиталоёмкость нацпроекта, второго по объёму вложений после Проекта модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, лишний раз подтверждает значимость национальной автотранспортной системы.

Как и по любому из нацпроектов, реализуемых на территории Российской Федерации, в данном случае предусмотрен ряд сформированных ещё на стадии разработки проекта целевых показателей.

Таблица 2 – Цели и целевые показатели национального проекта «Безопасные качественные дороги»

Наименование показателя	Значение по состоянию на 2020-й год	Целевое значение (2024-й год)
Доля автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям (в процентах)	43,1	50,9
Доля автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки (в процентах)	10,2	9,1
Количество мест концентрации ДТП на дорожной сети (в процентах)	100	50
Количество погибших в ДТП (кол-во чел. на 100 тыс. населения)	13	4

Продолжение Таблицы 2

Доля контрактов на осуществление дорожной деятельности в рамках нацпроекта, предусматривающих использование новых технологий и материалов (в процентах)	10	80
Доля контрактов на осуществление дорожной деятельности в рамках нацпроекта, предусматривающих выполнение работ на принципах контракта жизненного цикла с включением в один контракт различных видов дорожных работ (в процентах)	10	70
Доля автомобильных дорог Минобороны России, соответствующих нормативным требованиям (в процентах)	34	60

В Таблице 2 представлено сравнение плановых значений основных показателей нацпроекта «Безопасные качественные дороги» с реальными значениями по состоянию на 2020-й год.

Требования к параметрам и характеристикам эксплуатационного состояния (транспортно-эксплуатационным показателям) автомобильных дорог общего пользования, улиц и дорог городов и сельских поселений, допустимого

по условиям обеспечения безопасности дорожного движения, методам их контроля, а также предельные сроки приведения эксплуатационного состояния дорог и улиц в соответствие его требованиям установлены ГОСТ Р 50597-2017 «Национальный стандарт Российской Федерации. Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля» [6].

Таким образом, можно сделать вывод о том, что в национальных стратегиях и нацпроектах определяется основной вектор и стратегические цели развития дорожного хозяйства на долгосрочную перспективу, тогда как нормы федеральных законодательных актов регулируют различные аспекты деятельности и правоотношений в рассматриваемой отрасли. Помимо федеральных законов, на региональном уровне также могут приниматься нормативно-правовые документы, направленные на регулирование сферы дорожного хозяйства, с учётом обязательного соответствия данных актов нормам федерального законодательства.

Таким образом, транспорт следует рассматривать как одну из ключевых отраслей экономики, поскольку процесс товарного обмена не может существовать без транспортной системы. Для России это приобретает особое значение, поскольку страна имеет колоссальную географическую протяженность, что еще больше повышает роль созданной и непрерывно развивающейся национальной транспортной системы. Несмотря на отсутствие признаков материального производства, транспорт является важной отраслью народного хозяйства, обеспечивая своевременное и эффективное пространственное перемещение ТМЦ. Кроме того, транспорт является важнейшей составляющей национальной системы безопасности.

Дорожное хозяйство РФ необходимо рассматривать как неотъемлемую часть единой транспортной системы государства. Значимость национальной транспортной системы и дорожного хозяйства как одной из её составляющих predetermined значимостью производимого и реализуемого на транспортном рынке продукта, т.е. транспортных услуг. Согласно официальному

определению Федерального дорожного агентства, дорожное хозяйство представляет собой «часть отрасли материального производства, призванная совместно с автомобилями наиболее полно удовлетворять потребности народного хозяйства и населения в автомобильных перевозках. Включает сеть автомобильных дорог общего пользования со всеми сооружениями, необходимыми для ее нормальной эксплуатации, а также предприятия и организации по ремонту и содержанию этих дорог».

Управление дорожным хозяйством в России – сфера, регулируемая на уровне государства. Инструментами этого регулирования выступают как нормативно-правовые акты, так и стратегические программы и проекты, задающие направление развития отрасли. Среди нормативно-правовых актов, обеспечивающих управление данной сферой, следует в первую очередь выделить Федеральный закон № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Кроме того, огромную роль в развитии национальной транспортной системы играет принятая в 2021 г. «Транспортная стратегия РФ до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года», направленная на достижение целей национального развития, предусмотренных Указом Президента от 21.07.2020 г. № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года».

В национальных стратегиях и нацпроектах определяется основной вектор и стратегические цели развития дорожного хозяйства на долгосрочную перспективу, тогда как нормы федеральных законодательных актов регулируют различные аспекты деятельности и правоотношений в рассматриваемой отрасли. Помимо федеральных законов, на региональном уровне также могут приниматься нормативно-правовые документы, направленные на регулирование сферы дорожного хозяйства, с учётом обязательного соответствия данных актов нормам федерального законодательства.

2 Особенности муниципального управления дорожным хозяйством на примере МО № 65 Приморского района г. Санкт-Петербурга

2.1 Общая характеристика МО Приморский район г. Санкт-Петербурга в разрезе текущего состояния муниципального дорожного хозяйства

Приморский район (в период 1949-1989 гг. – Ждановский) – административно-территориальная единица на северо-западе Санкт-Петербурга. Границы Приморского района проходят вдоль Выборгской стороны на северо-востоке, от оси Кантемировского моста на запад по реке Большой Невке и до берега Финского залива – с Петроградской стороны, по оси Горского ручья – с Курортным районом. В состав района входят восемь муниципальных округов: № 65, Юнтолово, Озеро Долгое, Комендантский аэродром, Ланское, Коломяги, Лахта-Ольгино, Лисий Нос.

Приморский район как административная единица появился в 1936 году. Но жить здесь начали ещё до основания Санкт-Петербурга в эпоху Петра I. Посёлки Ольгино, Лахта, Лисий Нос, Старая деревня, Чёрная речка существовали ещё в средневековье (так, первое упоминание Лисьего Носа датируется началом XV в.). С петровской эпохи и до советского периода пригородные территории постепенно входили в состав города.

С 1948 по 1989 год район назывался Ждановским, в честь А.А. Жданова, руководителя Ленинграда в период 1934-1945 гг. В 1977 году в состав района были включены Лахта, Ольгино, Каменка, в 1980-м – посёлок Лисий Нос.

Приморский – один из восемнадцати городских районов, причём входящий в число крупнейших. Численность населения района по состоянию на 2023-й год составляет 699 243 чел., по этому показателю район занимает 1-е место в Санкт-Петербурге; по уровню рождаемости он также в числе лидирующих. Кроме того, Приморский район занимает 4-е место в Санкт-Петербурге по площади (109,87 км²). Район лидирует и по объёму строительства (20% от общего объёма городской жилой застройки). Приморский район занимает 4-е место в городе по качеству жизни, а также

последнее место по показателю преждевременной смертности, что обуславливает статус «самого здорового района» Санкт-Петербурга.

Как уже упоминалось, Приморский район является наиболее густо населённым среди районов Санкт-Петербурга, причём численность населения неуклонно растёт.

Таблица 3 – Население Приморского района по муниципальным округам по состоянию на 01.01.2021 год

Наименование	Численность (чел.)
Приморский район в целом	580 100
Поселок Лисий Нос	4653
Муниципальный округ Лахта-Ольгино	4825
Муниципальный округ N 65	150364
Муниципальный округ Ланское	60510
Муниципальный округ Комендантский аэродром	91736
Муниципальный округ Озеро Долгое	101876
Муниципальный округ Юнтолово	117031
Муниципальный округ Коломяги	49105

Как можно видеть из представленных в Таблице 3 данных, по состоянию на начало 2021-го года общая численность населения Приморского района составило 580 100 чел.; на начало 2022-го года данный показатель был равен уже 585 554 чел., т.е. прирост населения в течение года составил 1,6%. По состоянию на 2023-й год, как уже упоминалось выше, составляет 699 243 чел., т.е. с 2022-го прирост населения составил 19,4%.

Изменение численности населения может быть обусловлено естественным приростом или миграционными процессами. За январь-июнь 2023 года в Санкт-Петербурге родилось 23 227 детей, что на 1 459 детей меньше, чем за аналогичный период прошлого года (в январе-июне 2022 года родилось 24 686 детей). Уровень рождаемости в январе-июне 2023 года (число родившихся на 1000 жителей) снизился на 5,6 % по сравнению с аналогичным

периодом 2022 года и составляет 8,4 промилле (в 2022 году — 8,9 промилле) [8, с. 77]. Как свидетельствуют результаты анализа муниципальной статистики, значительный прирост населения в Приморском районе может быть связан с миграционными процессами. Наибольшая доля миграционных потоков, в соответствии со статистическими данными, приходится на внутреннюю миграцию, на втором месте – мигранты из ближнего зарубежья.

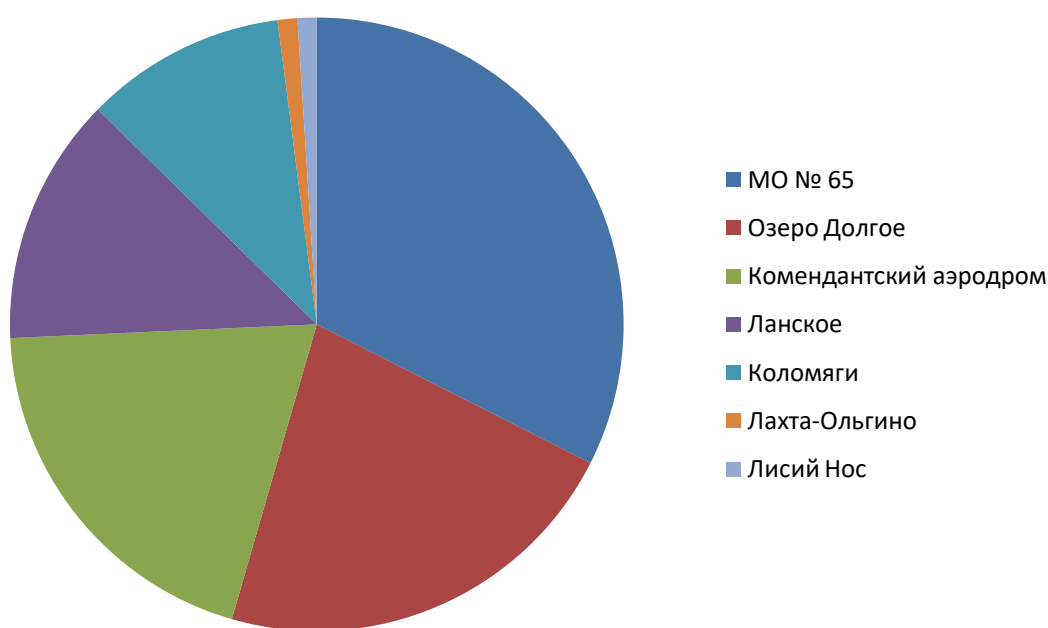


Рисунок 2 – Соотношение численности населения по муниципальным округам Приморского района Санкт-Петербурга

На представленной на рисунке выше диаграмме наглядно демонстрируется соотношение муниципальных округов Приморского района по численности населения, откуда можно сделать вывод о том, что наиболее населёнными являются округа № 65, Юнтолово и Коломяги.

Таблица 4 – Соотношение численности мужского и женского населения по муниципальным округам Приморского района Санкт-Петербурга

Субъект	Мужчины (%)	Женщины (%)
Приморский район	45,5	54,5
МО № 65	45,2	54,8
МО Коломяги	46,4	53,6
МО Комендантский Аэродром	45,3	54,7
МО Ланское	46,8	53,2
МО Лахта-Ольгино	46,3	53,7
МО Озеро Долгое	44,2	55,8
МО Юнтолово	45,0	55,0
пос. Лисий Нос	50,1	49,9

Из представленных в таблице данных можно сделать вывод, что в общей численности населения всех муниципальных округов района преобладает женское население (в среднем, на 9-11%); исключение составляет посёлок Лисий Нос, где мужчин на 0,2% больше, чем женщин. При составлении муниципальных программ развития половой состав местного населения должен учитываться в первую очередь, поскольку это один из основных формирующих запросы факторов.

Следует отметить, что вся территория Приморского района пользуется значительным спросом у застройщиков, что связано с наличием развитой инфраструктуры, а также с благоприятными для Санкт-Петербурга экологическими условиями. К зоне сложившейся застройки относится более 50% территории района. П. Евсюков, руководитель департамента развития строительной компании ААГ, отмечает [34], что спрос на жильё концентрируется в двух местах – у станции метро «Чёрная речка» (бизнес-класс), а также вблизи Шуваловского карьера и в МО Юнтолово (комфорт-класс). Согласно экспертным оценкам, в ближайшие годы ожидается усиление интереса покупателей жилья к МО Юнтолово, чем и обусловлено активное развитие инфраструктуры округа.

Территория на данный момент входит в число престижных районов города; Приморский район характеризуется не только обширной жилой

застройкой, но и развитой инфраструктурой, включающей торговые точки и ритейлы, ТЦ, образовательные учреждения, рекреационные территории, объекты культуры.

Таблица 5 – Краткий обзор социальной инфраструктуры Приморского района Санкт-Петербурга

Образование	Медицина	Культурные объекты	Рекреационные объекты
81 ДОУ	9 детских поликлиник	Библиотека Централизованная библиотечная система Приморского района №2 им. Д.А. Фурманова	Парк 300-летия Петербурга
60 общеобразовательных школ, лицей, 3 школы с углублённым изучением предметов и т.д.	9 взрослых поликлиник	Реставрационно-хранительский центр Старая деревня. Государственный Эрмитаж	Удельный парк
Лесотехнический университет	Частные клиники различного профиля	Музей истории Военно-морской академии им. адмирала флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова	Экотропа У Лукоморья
Санкт-Петербургский государственный электротехнический университет	Национальный медицинский исследовательский центр имени В. А. Алмазова	Музей истории денежного обращения	Ланской сад
Медицинский университет имени И. И. Мечникова	Центр протонной терапии онкологической клиники МИБС	Музей истории развития общественного питания в Санкт-Петербургском экономико-технологическом колледже питания	Строгановский парк
	Больница МЧС России	Буддийский храм Дацан Гунзэчойнэй	Юнтоловский природный заказник
			42 больших ТЦ с магазинами, кинотеатрами, лазертаг-аренами, боулингом
			Свыше 20 фитнес-клубов

Из данных, представленных в таблице 5, можно сделать вывод о том, что социальная инфраструктура Приморского района достаточно обширна и разнообразна:

– Производство – в Приморском районе достаточно широко представлены промзоны (в основном, вблизи Чёрной речки и Старой деревни), поскольку в северо-западных районах Санкт-Петербурга в течение долгих лет шло активное промышленное строительство. На территории района развиваются такие направления промышленности, как производство стройматериалов, энергетика, пищевая, химическая и нефтехимическая промышленность. В районе, согласно данным городской администрации, расположены 54 промышленных предприятия.

– Частное предпринимательство – в Приморском районе, наряду с промышленными предприятиями, функционируют 48 тыс. различных фирм (23 тыс. из них относятся к ИП). Кроме того, на территории района действует Новоорловская экономическая зона, служащая площадкой для развития инновационные компаний и запуска стартапов на льготных условиях налогообложения. Наиболее крупные бизнес-центры на территории района – Балтийский деловой центр и «Ресо-гарантия».

– Образование – в число 60 учреждений общего среднего образования Приморского района входят физико-математический лицей, инженерно-технологическая школа, школа с изучением китайского языка и т.д. В 2020-м году в округе Юнтолово была открыта школа № 573, рассчитанная более чем на тысячу учащихся, что обусловлено постоянным ростом населения района.

– Здравоохранение – следует отметить, что количество медицинских организаций, предоставляющих медицинские услуги по ОМС, представляется недостаточным на 600 тыс. человек населения района. Отчасти это компенсируется частными клиниками, широко представленными на территории района, а также рядом медицинских стационаров (некоторые из них

уникальны), к специалистам которых жители района могут записаться через сервис «Горздрав».

– Розничная торговля – на территории района представлены магазины ведущих петербургских ритейлеров («Вкусвилл», «Пятёрочка», «Лента», «Окей», «Семишагофф», «Дикси» и «Магнит»). Работают крупные ТЦ, из которых среди населения района особой популярностью пользуются: «Питерлэнд», «Меркурий», «Гулливер» и другие; помимо магазинов различного профиля, ТЦ предлагают услуги фуд-кортов, центров детского досуга, кинотеатров, танцевальных студий, спортивных клубов и т.д.

– Культурные и рекреационные объекты. В Приморском районе расположены четыре больших парка и три охраняемые природные территории (заказники). Среди местного населения наибольшей популярностью пользуются Парк 300-летия Санкт-Петербурга (Приморский пр., 74) и Удельный парк (пр. Энгельса, 28 А). Действует не менее 12-ти музеев, выставочных центров и т.п.

К наиболее востребованным достопримечательностям относятся:

– памятник-обелиск А.С. Пушкину вблизи места последней дуэли у Чёрной речки;

– Благовещенская церковь, начатая строительством в 1758-м году по проекту П.А. Трезини, уничтоженная пожаром в 1803-м и впоследствии построенная заново по проекту В.О. Мочульского;

– буддийский храм «Дацан Гунзэчойнэй» - единственный храм такого рода в европейской части России и самый северный буддийский храм в мире;

– «Лахта-центр» - деловой комплекс, самое высокое здание Европы (462 м). Башня «Лахта-центра» вошла в топ-5 самых экологичных небоскрёбов на планете по версии международной системы экологической сертификации зданий LEED Platinum. В 2020-м году «Лахта» получила премию Emporis Skyscraper Award как лучшее высотное здание года.

Приморский по праву считается одним из лучших районов Санкт-Петербурга по экологической обстановке, что обусловлено близостью к

Финскому заливу и обширными массивами зелёных насаждений (не менее 25% территории района). Вместе с тем, на территории района продолжают действовать ряд предприятий, загрязняющих атмосферу. Особенно загрязнённой является территория вблизи Чёрной речки, где сосредоточено большинство промышленных зон. Кроме того, на экологической ситуации негативно сказывается множество городских свалок, часть из которых является незаконными (на Заповедной улице, пересечении улиц Репищева и Новосельковской, у проспекта Королёва). Как и в большинстве районов, промзоны планируется в будущем (однако без чётко определённых сроков) перенести за городскую черту. На настоящий момент в обозримом будущем районной Администрацией запланированы следующие мероприятия по благоустройству территории района:

- прочистка русла Чёрной речки;
- обустройство безопасных подходов к воде;
- устройство от Ланского моста пешеходной аллеи, соединяющей благоустроенную часть набережной Чёрной речки с Богатырским проспектом;
- устройство сквера вблизи набережной Чёрной речки.

Таким образом, можно прийти к выводу, что ввиду роста населения района, активного развития районной инфраструктуры и прогнозируемого расширения жилой застройки тенденция к увеличению населения в ближайшие годы сохранит устойчивость. При этом транспортное обеспечение муниципального образования характеризуется рядом проблем, связанных, прежде всего, с опережающими темпами развития территории в сравнении с развитием и совершенствованием транспортной инфраструктуры района.

По территории Приморского района проходят наиболее крупные городские автомагистрали – Богатырский и Приморский проспекты, а также КАД (Кольцевая автомобильная дорога) и ЗСД (Западный скоростной диаметр). ЗСД – платная автомагистраль, по которой можно быстро добраться до южной части города и Васильевского острова; по КАД с одной стороны

удобно ехать в Кронштадт, с другой – в Парголово и Мурино. Расчётное время прибытия в центр города при передвижении автотранспортом (без учёта пробок) – около 30 минут.

Временные затраты на дорогу автотранспортом от Богатырского проспекта до ключевых точек города составят:

- 35 мин – до аэропорта Пулково;
- 30 мин – до Казанского собора и Невского проспекта;
- 27 мин – до Русского музея и Марсова поля;
- 26 мин – до музея «Государственный Эрмитаж»;
- 20 мин – до Васильевского озера и универмага «Гостиный двор»;
- 5 мин – до «Лахта-центра».

Элементы транспортной системы Приморского района:

1) автотранспорт

В Приморском районе отмечается хорошая транспортная доступность. Помимо Богатырского и Приморского проспектов, сообщение с другими районами города обеспечивается также мостами – Яхтенным, Ушаковским, Кантемировским.

Несмотря на хороший уровень обеспечения района автомагистралями, существенной проблемой являются дорожные «пробки», прежде всего, в час пик. Недостаточность транспортных коммуникаций для столь густонаселённой территории отмечается представителями районной Администрации.

Автомобильные «пробки», согласно обращениям от населения, в утреннее время суток формируются:

- на Планерной улице по направлению к Приморскому проспекту;
- на Приморском проспекте по направлению к Ушаковской набережной;
- на Коломяжском проспекте по направлению к Черной речке;
- на проспекте Испытателей по направлению к центру города.

В вечернее время «пробки» образуются в тех же локациях, но, соответственно, в обратном направлении движения.

Кроме того, в летний сезон в начале выходных (т.е. с вечера пятницы) затруднено движение по Приморскому проспекту, открывающему маршрут для выезда из городской черты в сторону Курортного района и Сестрорецка.

Отмечается также неудачно спроектированная развязка ЗСД на Богатырском проспекте, где автотранспорту, движущемуся со стороны станции метро «Пионерская», для заезда на ЗСД приходится разворачиваться, что также провоцирует создание «пробки».

При этом нельзя не отметить, что в последние десятилетия транспортная инфраструктура района была значительно улучшена. Ещё в 90 гг. выехать с территории Приморского района в сторону центра города представлялось возможным только по Коломяжскому проспекту; движение стало более свободным после открытия виадука на ул. Планерной, введения в эксплуатацию ЗСД и расширения Богатырского проспекта.

В 2021-м году была открыта развязка ЗСД на Шуваловском проспекте, что способствовало «разгрузке» Планерной улицы и Богатырского проспекта; на данный момент в Приморском районе вместе с этой развязкой функционируют три развязки ЗСД (две другие – на Богатырском и Приморском проспектах).

2) наземный общественный транспорт

В Приморском районе функционирует ряд автобусных маршрутов, обеспечивающих сообщение не только с другими районами, но и с Ленобластью. В целом, именно автобусы являются наиболее многочисленным и востребованным видом наземного общественного транспорта.

Кроме того, во всех муниципальных округах, за исключением посёлка Лисий Нос и Лахты-Ольгино, имеются трамвайные маршруты. Необходимо отметить замену подвижного состава трамваев на новые модели с низким полом, предусматривающие более комфортную посадку для маломобильных групп населения.

3) метрополитен

В Приморском районе пять станций метро: «Пионерская» и «Черная речка» на Московско-Петроградской линии, «Старая Деревня» и «Комендантский проспект» на Фрунзенско-Приморской, «Беговая» на Невско-Василеостровской. Наиболее загружена станция метро «Пионерская»; ежедневный пассажиропоток на станции составляет свыше 60 тыс. человек.

Таблица 6 – Станции метрополитена Приморского района Санкт-Петербурга

Название станции	Среднемесячный пассажиропоток (чел.)
Пионерская	1 833 570
Комендантский проспект	1 436 159
Чёрная речка	1 175 560
Старая деревня	1 154 874
Беговая	881 622

По приведённым в Таблице 6 данным можно сделать вывод о том, что следующей по загруженности после «Пионерской» является станция «Комендантский проспект» (47,9 тыс. чел. ежедневно); наименее загружена «Беговая» (29,3 тыс. чел.) – самая новая из перечисленных станций, открытая в 2018-м году, перед ЧМ по футболу.

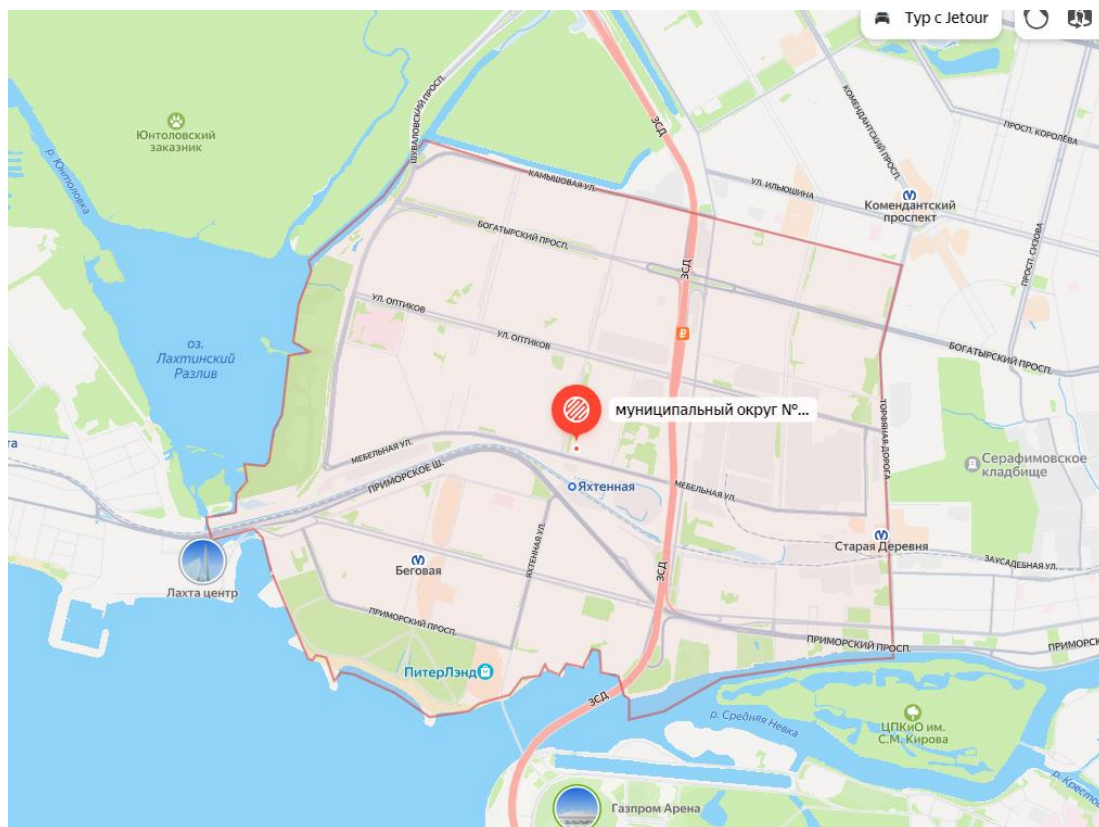


Рисунок 3 – Санкт-Петербургский метрополитен – схема развития до 2035 года

На представленном рисунке можно видеть станции, планируемые к открытию в ближайшие годы. Так, в Приморском районе к 2025-му году запланировано открытие станций «Туристская» и «Шуваловский проспект», после 2030-го – «Конная Лахта», «Юнтолово», «Парашютная», «Каменка» и ряд других.

Кроме того, в рамках проекта по развитию «Лахта-центра» в районе планируется строительство магистралей М-32 и М-49; в Приморском районе, в соответствии с проектом реновации, появится новый железнодорожный путь на Сестрорецк.

Муниципальное образование Муниципальный округ № 65 находится в Приморском районе. Площадь территории МО № 65 – 11 660 081 кв.м. Граница МО МО № 65 проходит от моста через Лахтинский разлив по восточному берегу Лахтинского разлива до устья реки Глухарки, далее по оси реки Глухарки до Камышовой улицы, далее на восток по оси Камышовой улицы до Гаккелевской улицы, далее по оси Гаккелевской улицы до Торфяной дороги, далее по оси Торфяной дороги до Липовой аллеи, далее по оси Липовой аллеи до реки Большой Невки, далее по оси реки Большой Невки до Невской губы, далее по берегу Невской губы до моста через Лахтинский разлив.



32

Глава Муниципального образования – Белов Александр Юрьевич.

Постоянно действующим представительным органом местного самоуправления МО № 65 является Муниципальный совет. Адрес: 197082, г. Санкт-Петербург, Богатырский пр., д. 59, корп.1, тел. +7-812-341-03-82, msmo65@yandex.ru, www.mo65.ru.

Срок полномочий Муниципального совета составляет 5 лет.

Муниципальный совет представляет всё население Муниципального образования и осуществляет от его имени местное самоуправление в пределах, установленных Конституцией Российской Федерации, федеральными законами, законами Санкт-Петербурга и Уставом Муниципального образования.

Муниципальный Совет заслушивает ежегодные отчёты Главы Муниципального образования, Главы местной администрации о результатах их деятельности, деятельности Местной администрации и иных подведомственных Главе Муниципального образования органов местного самоуправления, в том числе о решении вопросов, поставленных Муниципальным советом Муниципального образования.

В исключительном ведении Муниципального совета находятся:

- принятие Устава Муниципального образования и внесение в него изменений и дополнений;
- утверждение местного бюджета и отчета о его исполнении;
- утверждение стратегии социально-экономического развития Муниципального образования;
- определение порядка управления и распоряжения имуществом, находящимся в муниципальной собственности;
- определение порядка принятия решений о создании, реорганизации и ликвидации Муниципальных предприятий и учреждений, а также об установлении тарифов на услуги Муниципальных предприятий и учреждений;
- определение порядка участия МО № 65 в организациях межмуниципального сотрудничества;

- определение порядка материально-технического и организационного обеспечения деятельности органов местного самоуправления Муниципального образования;

- контроль за исполнением ОМСУ и должностными лицами местного самоуправления полномочий по решению вопросов местного значения.

- принятие решения об удалении Главы муниципального образования в отставку.

Также к полномочиям Муниципального совета относится:

- формирование органов Муниципального совета;

- назначение в установленном порядке местного референдума и даты выборов депутатов Муниципального совета следующего созыва;

- установление порядка организации приема населения Муниципального образования Главой МО № 65 и депутатами Муниципального совета;

- иные полномочия, отнесенные федеральными законами, законами Санкт-Петербурга и настоящим Уставом Муниципального образования к компетенции Муниципального совета.

Адрес Администрации МО № 65: 197082, г. Санкт-Петербург, Богатырский пр., д. 59, корп.1, тел. +7-812-341-03-82.

Глава Администрации МО № 65 – Саликова Елена Дмитриевна.

Полномочия и порядок деятельности местной Администрации определяются Уставом Муниципального образования, а также Положением о местной администрации, принимаемым Муниципальным советом по представлению Главы местной Администрации.

В соответствии с указанными правовыми актами местная Администрация:

- 1) разрабатывает проекты местного бюджета, планов, программ, решений, представляемых Главой местной Администрации на рассмотрение Муниципального совета;

2) исполняет местный бюджет и представляет на утверждение Муниципального совета отчет о его исполнении;

3) исполняет решения Муниципального совета, принятые в пределах его компетенции;

4) обеспечивает содержание и использование находящихся в муниципальной собственности жилищного фонда и нежилых помещений, транспорта, учреждений здравоохранения, образования, культуры, социальной защиты населения, других муниципальных учреждений;

5) управляет муниципальной и иной переданной в управление Муниципальному образованию собственностью;

6) осуществляет отдельные государственные полномочия, переданные местной администрации федеральными законами и законами Санкт-Петербурга;

7) осуществляет иные полномочия по решению вопросов местного значения, не отнесенные к компетенции Муниципального Совета, иных органов местного самоуправления муниципального образования.

Функциональные задачи Отдела благоустройства в составе местной Администрации МО № 65 Приморского района г. Санкт-Петербурга (руководитель Отдела – Безобразова Ю.А.):

- организация благоустройства территории муниципального образования в соответствии с законодательством в сфере благоустройства;

- содействие в осуществлении контроля за соблюдением законодательства в сфере благоустройства, включая согласование закрытия ордеров на производство земляных, строительных и ремонтных работ, связанных с благоустройством внутриквартальных территорий;

- осуществление работ в сфере озеленения на территории муниципального образования;

- размещение, содержание и ремонт искусственных неровностей на внутриквартальных проездах;

– участие в проведении публичных слушаний по проектам Правил землепользования и застройки Санкт-Петербурга, по проектам изменений в Правила землепользования и застройки Санкт-Петербурга, по вопросам о предоставлении разрешений на условно разрешенный вид использования земельного участка или объекта капитального строительства или на отклонение от предельных параметров разрешенного строительства, реконструкции объектов капитального строительства, а также в деятельности Комиссии по землепользованию и застройке Санкт-Петербурга в соответствии с законами Санкт-Петербурга;

– участие в мероприятиях по охране окружающей среды в границах муниципального образования, за исключением организации и осуществления мероприятий по экологическому контролю;

– проведение в установленном порядке минимально необходимых мероприятий по обеспечению доступности городской среды для маломобильных групп населения на территориях дворов муниципальных образований.

Руководитель отдела – Безобразова Юлия Алексеевна.

В 2023 году проведено 6 заседаний совета депутатов МО № 65 Приморского района г. Санкт-Петербурга, 3 публичных слушания. В истекшем году ОМСУ было принято 35 НПА (из них 26 приняты Муниципальным советом и 9 – местной Администрацией). Заключено 139 муниципальных контрактов на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг для муниципальных нужд в соответствии с нормами ФЗ № 44 от 5-го апреля 2013 г. «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». Регулярно проводится прием граждан главой МО № 65 и депутатами Муниципального совета. На постоянной основе проводятся юридические консультации для жителей округа. Следует отметить, что относительно благоустройства территории МО в течение 2023-го года от граждан, проживающих на территории МО, поступило значительное число благодарностей.

Расходы бюджетных средств на содержание дорожного хозяйства по состоянию на конец 2023 – 2024 гг. (согласно отчёту об исполнении бюджета) см. в Приложении А.

Муниципальный округ № 65 – самое густонаселенное внутригородское муниципальное образование Санкт-Петербурга.

Таблица 7 – Общая численность населения округа (количество прописанных на территории округа граждан) в период 2021-2023 гг

Год	Численность населения (чел.) по состоянию на начало года
2021	150 364
2022	151 905
2023	190 318
2024	191 571

Из представленных в таблице данных можно сделать вывод о том, что в течение расчётного периода численность населения муниципального образования увеличилась на 27,4%, что закономерно обуславливает соразмерное увеличение нагрузки на дорожную сеть.

При этом необходимо отметить, что на территории всего Приморского района дорожное строительство идёт крайне низкими темпами. В 2015 году открылось продолжение Суздальского шоссе, обеспечившее транспортную доступность северной части Выборгского района. В 2016 был введён в эксплуатацию центральный участок ЗСД, позволяющий добраться до Кировского и Василеостровского районов через набережные Большой Невки и исторический центр. В 2017 был открыт Яхтенный мост, который обеспечил пешую доступность Крестовского острова; в том же году был обеспечен дополнительный путь проезда в Выборгский район через Поклонногорский путепровод [33].

Здесь необходимо более подробно остановиться на реализации транспортной реформы в Санкт-Петербурге (куратором назначен М. Соколов,

президента и генерального директора АвтоВАЗа, чья кандидатура была предложена губернатором А. Бегловым на должность вице-губернатора, курирующего вопросы транспортной инфраструктуры, инвест-политики и туризма), для подготовки к которой ещё в 2022-м году в петербургском Законодательном собрании была сформирована постоянная рабочая группа, в состав которой вошли представители крупнейших городских перевозчиков – «Пассажиравтотранс» и «Горэлектротранс». К положительным результатам преобразований можно отнести:

- 1) значительное обновление подвижного состава городского автобусного парка;
- 2) улучшение экологической ситуации за счёт перехода машин на газ и сокращения дизельных выбросов.

Как отмечает депутат ЗС СПб от КПРФ И. Иванова, основные проблемы, связанные с преобразованием системы городского транспорта, это:

- распространение и усиление коррупционных явлений в транспортной отрасли;
- недостаточность газовой инфраструктуры;
- сокращение маршрутов [38].

Новая модель обслуживания подразумевает введение единого социального тарифа для всех городских перевозчиков и прерогативу городских властей на установление стоимости поездки на общественном транспорте при оплате перевозчикам по принципу пройденного километража.

В рамках реформы было предусмотрено сокращение 238 маршрутов городских автобусов, что обусловлено недостаточной загруженностью данных маршрутов и/или дублированием других видов общественного транспорта, в частности, веток метрополитена. С другой стороны, введено около ста новых маршрутов. Согласно статистике городской администрации, всего в Санкт-Петербурге было запущено в работу 459 маршрутов городских автобусов, из которых 110 сохраняются за ГУП «Пассажиравтотранс», остальные будут отдаваться негосударственным перевозчикам на конкурсной основе через

систему государственных закупок, с заключением контракта на 6 лет. Победителями конкурса стали ООО «Вест-Сервис», АО «Третий Парк», ООО «Домтрансавто» и ООО «Такси»; в соответствии с действующими нормативами, они обязаны в общей сложности закупить около 2800 единиц подвижного состава, работающих на газомоторном топливе. «Домтрансавто» для обслуживания петербуржцев закупит 555 белорусских автобусов МАЗ на экологическом газовом топливе; для получения необходимых финансовых средств был заключён контракт с «ВТБ Лизинг». Поступившие на баланс транспортные средства оборудованы системой кондиционирования; свыше 80% всего автопарка на текущий момент оснащено установками климат-контроля, что позволяет соблюдать требования государственных контрактов по температурному режиму в автобусах.

В соответствии с системой 6-летних контрактов на обслуживание, указанные предприятия продолжают перевозить петербуржцев вплоть до 2028-го года.

Согласно позиции Смольного, реформа несет ряд выгод. Она позволяет городу сэкономить на организации пассажирских перевозок, есть возможность повсеместно ввести валидаторы и отказаться от наличной оплаты. Централизация перевозок позволяет расширить тарифные предложения для проезда и масштабировать социальные льготы, а также эффективно управлять объемом машин на маршрутах в зависимости от нагрузки.

Депутат Законодательного собрания Санкт-Петербурга И. Иванова отмечает необходимость разработки в обозримом будущем цифровой карты городских маршрутов, позволяющей наглядно составить картину транспортной обеспеченности районов, наложить имеющиеся маршруты на новые, выявить актуальные недостатки и продумать меры по их устранению.

Помочь решить проблему обеспечения города заправочной инфраструктурой должен будет «Газпром», с которым заключены инвестиционные контракты на строительство газовых АЗС, причём часть заправочных станций на данный момент уже создана.

Таким образом, по результатам проведённого исследования удалось сформулировать основные проблемы транспортной системы на территории анализируемого МО:

1) безопасность услуг общественного пассажирского транспорта, что является наиболее значимым для пользователей показателем. Соблюдению условий нормативных условий безопасности работы транспорта препятствуют следующие факторы:

- при допуске на маршрут водители не всегда проходят надлежащее медицинское освидетельствование;

- из-за нехватки водительских кадров достаточно часто нарушаются нормативы рабочего времени;

Следует отметить, что, согласно статистическим данным, за 2023-й год на дорогах Ленобласти и Санкт-Петербурга погибли более 400 человек. Только в Санкт-Петербурге за год случилось более 4 тыс. ДТП с пострадавшими; в результате ДТП погибли 128 человек и более 4,5 тыс. получили травмы, из них около 450 детей (двое из которых погибли) [37].

2) качество услуг пассажирских перевозок:

- переполненность транспортных средств;

- отсутствие на части подвижного состава установок климат-контроля, нарушение температурных норм в автобусах в тёплое время года;

- плохая видимость маршрутных аншлагов в солнечную погоду;

- снижение доступности остановочных пунктов;

- недоступность значительной части автопарка для маломобильных групп населения (отсутствие площадок, доступных для инвалидных колясок, подъёмников, специальных ремней безопасности и т.д.);

3) нерегулярность движения транспорта, отсутствие продуманного графика: отмечаются нарушения нормативного времени прибытия, отправка одновременно 2-х единиц транспорта с одним и тем же маршрутом (в то время как последующий интервал значительно растягивается) и т.д.;

4) недостаточность выделенных полос для движения автобусов.

Итак, на текущий момент проблема эффективного управления дорожным строительством и содержанием муниципальных дорог входит в число приоритетных вопросов для муниципальных органов. От состояния дорожной инфраструктуры напрямую зависит безопасность, комфорт и качество жизни населения, а также экономическое развитие территорий. В современных условиях для достижения высокой результативности в данной сфере требуется внедрение инновационных подходов и инструментов управления.

В Российской Федерации комплекс дорожного хозяйства на любом уровне управления следует рассматривать, прежде всего, как неотъемлемую составляющую национальной транспортной системы в целом; значимость данной отрасли predetermined значимостью основного производимого и реализуемого на транспортном рынке продукта – транспортных услуг.

Ввиду роста населения Приморского района Санкт-Петербурга, активного развития районной инфраструктуры и прогнозируемого расширения жилой застройки, можно сделать вывод о сохранении в ближайшие годы тенденции к увеличению населения района. При этом транспортное обеспечение муниципального образования характеризуется рядом проблем, связанных, прежде всего, с опережающими темпами развития территории в сравнении с развитием и совершенствованием транспортной инфраструктуры района.

3 Совершенствование управления муниципальным дорожным хозяйством и содержанием дорог местного назначения на примере МО № 65 Приморского района г. Санкт-Петербурга

3.1 Общие меры по решению проблем дорожного хозяйства МО № 65 Приморского района г. Санкт-Петербурга

Говоря об организационных особенностях муниципального дорожного хозяйства, следует, прежде всего, проанализировать основные задачи районной Администрации, сформулированные в соответствии с Постановлением Правительства Санкт-Петербурга «Об Администрации районов Санкт-Петербурга» № 1098 от 19.12.2017 г. [7] и Приказом администрации Приморского района Санкт-Петербурга от 27.09.2012 № 92-П «Об утверждении Регламента администрации Приморского района Санкт-Петербурга»:

1) осуществление в пределах своей компетенции мер по реализации, обеспечению и защите прав и свобод человека и гражданина, охране собственности и общественного порядка;

2) обеспечение взаимодействия исполнительных органов государственной власти Санкт-Петербурга с органами местного самоуправления муниципальных образований, находящихся на территории района, развитие территориального общественного самоуправления на территории района;

3) обеспечение проведения государственной политики в сфере информатизации, управления информационными и телекоммуникационными ресурсами района, информационной безопасности и защиты информации, содержащей сведения государственной и служебной тайны, в подразделениях Администрации и организациях, находящихся в ведении Администрации;

4) прогнозирование и планирование экономического и социального развития района, разработка и обеспечение реализации планов и программ развития района;

5) обеспечение на территории района социальной защиты и поддержки населения в соответствии с действующим законодательством, реализации установленных льгот, развитие и совершенствование системы социальной защиты населения на территории района;

6) участие в пределах своей компетенции в проведении жилищной политики Санкт Петербурга;

7) осуществление в пределах своей компетенции контроля за транспортным обслуживанием населения и развитием транспортной сети района;

8) обеспечение содержания и развития подведомственных учреждений образования, культуры, молодежной политики, физической культуры и спорта на территории района;

9) создание условий для обеспечения общественной безопасности в районе, повышение уровня безопасности жителей района и объектов жизнеобеспечения;

10) осуществление мер по повышению инвестиционной привлекательности района (см. Приложение В).

В современной практике управления дорожным хозяйством и содержанием дорог местного значения на уровне органов местного самоуправления Приморского района г. Санкт-Петербурга применяется ряд подходов и средств, в целом соответствующих традиционным основам муниципального управления. В числе таких подходов следует выделить, прежде всего, метод экономического планирования и обоснования необходимых строительных, ремонтных и реконструкционных работ в сфере дорожного хозяйства. В рамках данного метода определяется само наличие необходимости финансирования, выбираются первоочередные объекты работ, устанавливается объём требуемых финансовых и материально-технических ресурсов, определяется порядок распределения средств, выделяемых из бюджета на соответствующие нужды. Данный подход позволяет оценивать

необходимые объемы финансирования и выстраивать краткосрочные и долгосрочные планы развития дорожной сети.

Ещё один используемый районной администрацией в своей деятельности метод – организация мониторинга на систематической основе текущего состояния дорожного покрытия с применением специальных современных средств диагностики [12, с. 59]. С помощью регулярно проводимых мониторинговых мероприятий определяются повреждённые, деформированные или изношенные участки покрытия дорог, а также нуждающиеся в ремонте и/или обновлении объекты дорожной инфраструктуры, что позволяет своевременно запланировать комплекс работ и организовать их исполнение. Таким образом, не только обеспечивается надлежащее качество дорожного покрытия и продлевается срок его эксплуатации, но и поддерживается безопасность дорожного движения, а также снижается риск дорожно-транспортных происшествий.

Кроме того, в практике управления дорожным строительством применяются методы прогнозирования финансирования ремонта и строительства дорог, позволяющие заблаговременно определять нуждаемость объектов дорожной сети в выделении средств бюджета, а также планировать расходы в данной сфере. Применение указанных методов способствует максимально рациональному использованию финансовых ресурсов и сокращению дефицита средств на содержание дорожного хозяйства.

В течение 2023-го года на территории Муниципального округа № 65 была реализована муниципальная программа по благоустройству территории; на выполнение мероприятий в рамках программы по итогам года пришлось свыше 58,8% расходов средств муниципального бюджета. В рамках содержания дорожного хозяйства муниципального образования были выполнены следующие работы:

- устройство и ремонт искусственного травмобезопасного покрытия – 1416,9 кв. м;

- установка, демонтаж, замена бортового камня, в том числе устройство занижения бортового камня для возможности доступа маломобильных групп населения – 7513 погонных метров;
- устройство уширения проезда – 319,5 м²;
- ремонт проездов – 7772,91 м²;
- устройство и ремонт тротуаров и пешеходных дорожек в асфальтобетонном покрытии – 4637,44 м²;
- устройство и содержание набивных покрытий – 1564,96 м²;
- устройство и содержание мощеных покрытий – 1666,9 м²;
- установка и ремонт ИДН (искусственных дорожных неровностей) – 44 шт.

В частности, ремонт и установка ИДН осуществлялись по адресам: ул. Ситцевая, д. 5, корп. 1 и ул. Оптиков, д. 45, корп. 2, Богатырский пр., д. 59, корп. 3.

По адресу Мебельная улица, д. 45, корп. 1 было проведено занижение бортового камня в рамках обеспечения доступной среды для маломобильных групп населения.

Проведены работы по ремонту асфальтового покрытия внутриквартальных проездов и тротуаров по адресам: ул. Камышовая, д. 48, корп. 1, лит. А, Богатырский пр., д. 59, корп. 3, лит. А, Богатырский пр., д. 59, корп. 1, лит. А, ул. Камышовая, д. 56, корп. 3, лит. А, ул. Камышовая, д. 52, корп. 3, лит. А, ул. Камышовая, д. 56, корп. 1, лит. А.

На 2024 г. запланирован ремонт дорожных покрытий по адресам: Яхтенная, 6, 1, лит. А и 4, 4, лит. А, Савушкина, 118, лит. А.

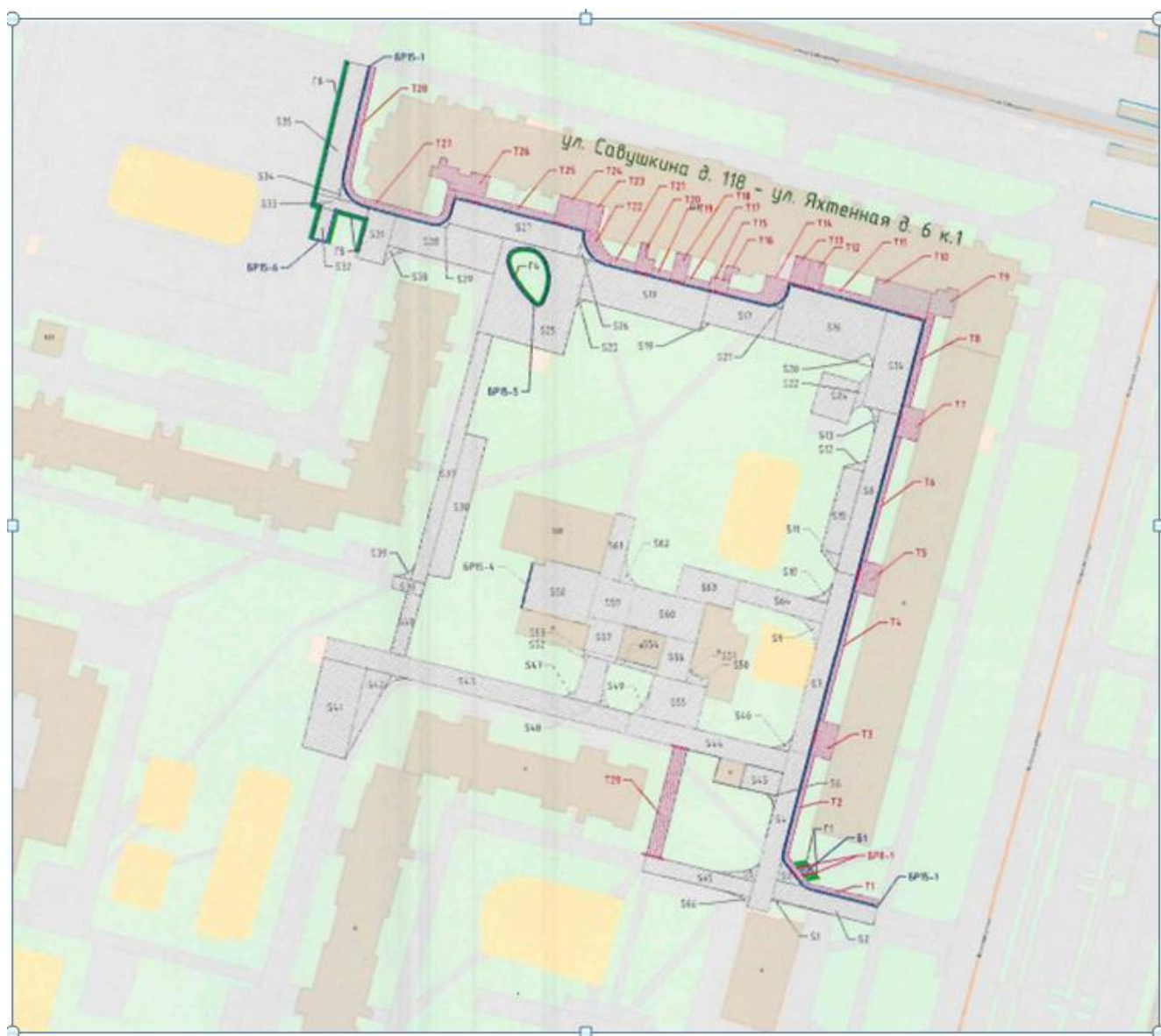


Рисунок 5 – Схема ремонта дорожных покрытий по улицам Савушкина и Яхтенной

На тот же период планируется ремонт асфальтового покрытия внутриквартальных проездов между улицами Туристской, Мебельной, Яхтенной и Оптиков.



Рисунок 6 – Схема кадастрового квартала 4158 по ремонту асфальтового покрытия внутриквартальных проездов на некадастрированных территориях

Говоря о транспортном обеспечении, следует отметить, что передвижение по территории муниципального округа № 65 Приморского района Санкт-Петербурга можно назвать весьма оживлённым, а транспортные потоки – загруженными. Это обусловлено не только значительной численностью населения, но и особенностями инфраструктуры МО, а также характером расположенных на его территории объектов. Так, на территории Муниципального образования МО № 65 находится ФГБУ ВЦЭРМ им. А.М.Никифорова МЧС России (Федеральное государственное бюджетное учреждение «Всероссийский центр экстренной и радиационной медицины им. А.М.Никифорова» МЧС России); кроме того, в пределах и в непосредственной близости от границ территории МО расположен ряд культурных и рекреационных объектов:

- Буддийский храм дацан Гунзэчойнэй;

- Юнтоловский заказник (самая большая в Санкт-Петербурге особоохраняемая природная территория);
- Парк 300-летия Санкт-Петербурга и др.

Ближайшие станции метро – «Старая Деревня» и «Беговая». Среднесуточная загруженность станций составляет, соответственно, 1 154 874 и 881 622 человек.

Маршруты общественного городского транспорта на территории МО № 65 Приморского района Санкт-Петербурга см. в Приложении Б.

Из представленных в Приложении данных можно сделать вывод о том, что часть маршрутов городского транспорта, пролегающих по территории МО № 65 Приморского района Санкт-Петербурга, имеют сходство между собой; практически дублирующими маршрутами являются 101 и 101Э, 134А и 134Б, 211 и 211Э, 216 и 216А, 217 и 223. Наиболее повторяющимися маршрутами автобусов являются №№ 211, 101, 170, 112. Вместе с тем, целый ряд кварталов по линии р. Большой Невки и в районе станции метро «Комендантский проспект» остаются недостаточно охвачены маршрутами городского транспорта.

В целом, совершенствование управления дорожным хозяйством на территории МО № 65 Приморского района Санкт-Петербурга требует принятия следующих мер:

- повышение качества дорожной сети на территории муниципального образования при одновременном сокращении соответствующих издержек;
- методологическое совершенствование контрольно-надзорной деятельности в сфере функционирования дорожного хозяйства и содержания дорог местного значения, а также выполнения подрядными предприятиями работ, относящихся к дорожному строительству и ремонту;
- усиление контроля государственных (муниципальных) закупок;
- повышение ответственности органов и должностных лиц в сфере управления дорожным хозяйством, содержания дорог местного значения,

обеспечения экологической безопасности дорожно-транспортной отрасли, безопасности дорожного движения и контроля состояния дорожной сети;

- совершенствование технико-технологического обеспечения деятельности по управлению муниципальным дорожным хозяйством и содержанием дорог местного значения.

Для улучшения текущей ситуации в сфере транспортного обеспечения анализируемого муниципального образования представляются необходимыми следующие меры:

- расширить сеть автобусных маршрутов, обеспечивающих сообщение на территории муниципального образования (прежде всего – западной и северо-западной частей) и укомплектовать маршруты подвижным составом расширенной вместимости

- обеспечить функционирование ЦДС (центральной диспетчерской службы) для управления подвижным составом на маршрутах;

- обеспечить чёткое соблюдение графика водителями общественного транспорта на маршрутах;

- разработать цифровую карту маршрутов городского общественного транспорта, позволяющую создать актуальную картину нуждаемости конкретных территорий в совершенствовании транспортного сообщения;

- обеспечить оснащение всего автопарка установками климат-контроля и оборудованием, необходимым для доступности общественного транспорта для маломобильных групп населения;

- обеспечить бесперебойное функционирование систем видеофиксации нарушений ПДД на всей дорожной сети МО;

- проанализировать возможность организовать движение наиболее загруженных маршрутов общественного автотранспорта по выделенным полосам движения;

- ввести для транспортных предприятий по пассажироперевозкам обязательное предоставление на систематической основе отчетности по

количеству рейсов, объему перевозок, соблюдению графика движения, загруженности транспортных средств и т.п.

Указанные меры обеспечат решение основных текущих проблем дорожного хозяйства МО № 65 Приморского района г. Санкт-Петербурга и позволят усовершенствовать организацию транспортного обслуживания населения.

3.2 Пути и методы повышения эффективности организации управления муниципальным дорожным хозяйством на территории МО № 65 Приморского района г. Санкт-Петербурга

Приморский район – один из крупнейших районов Санкт-Петербурга, занимает первое место в городе по численности населения, которое превышает 0,5 млн. чел. (573 024 чел.). По площади (109,87 км²) район занимает четвертое место среди прочих районов Санкт-Петербурга, на него приходится 20% всей новой жилой застройки в городе.

Рассматривая организацию дорожного хозяйства на уровне конкретного муниципального образования, а также пути повышения его эффективности, необходимо исходить, прежде всего, из значимости транспортной отрасли как таковой. В качестве стратегической отрасли экономики транспорт, как уже упоминалось выше, служит для удовлетворения потребностей народного хозяйства в грузо- и пассажироперевозках, что и составляет его основные функции. Специалисты, говоря о значении транспортной отрасли в экономике страны, относят её к отраслям материального производства, несмотря на отсутствие очевидных признаков такового, поскольку от функционирования транспорта полностью зависят объемы производства и непрерывность производственных процессов практически во всех сферах хозяйственно-экономической деятельности. Транспорт используется как для снабжения производственных процессов необходимыми ресурсами, так и для доставки готовой продукции к пунктам реализации и/или потребления, что

обуславливает прямую связь между качественными и количественными характеристиками транспортных услуг и стоимостью различных видов товара. При этом на муниципальном уровне на первый план выходит социальная функция транспорта, что обусловлено его значением для удовлетворения социальных потребностей населения муниципальных образований.

Стабильная работа автотранспорта обеспечивается за счёт поддержания нормального функционирования дорожного хозяйства. Достижение высоких показателей работы автотранспорта зависит от характеристик объектов дорожного хозяйства: от категории дорог, типа дорожного покрытия и его прочности, от грузоподъемности искусственных сооружений и их габаритных размеров, от расстояния видимости на дороге и общего состояния дорог.

Муниципальный округ № 65, как уже отмечалось выше, является самым густонаселенным внутригородским муниципальным образованием Санкт-Петербурга. При этом, несмотря на наличие обширной транспортной сети, в дорожном хозяйстве МО имеется ряд существенных проблем, непосредственно связанных с проблемами всего Приморского района и города в целом; не в последнюю очередь данные проблемы на текущий момент связаны с недостатками последней городской транспортной реформы 2022-го года.

Реализация указанной реформы как в общегородском масштабе, так и на территории анализируемого МО инспирировало создание следующих значимых проблем:

- 1) усиление коррупционного фактора. После летних тендеров 2022 г. из 17 частных компаний в Санкт-Петербурге к перевозкам были допущены только 4, что, в конечном итоге, ведёт к монополизации рынка и ослаблению реальной конкуренции. С рынка были выдавлены малые транспортные предприятия, что усилило коррупциогенные факторы. Созданная система распределения контрактов заставляет задуматься о необходимости изменения порядка проведения торгов в целях обеспечения полноценной конкуренции и прозрачности системы государственных закупок;

2) недостаточность инфраструктуры; ещё на этапе подготовки транспортной реформы, согласно экспертным оценкам, отмечалась нехватка газовых АТС, что должно было сказаться на транспортной системе города, с учетом закупки 2800 автобусов на газомоторном топливе;

3) снижение транспортной доступности для населения. Сокращение численности частных маршрутов, как многократно отмечалось СМИ и самими жителями Санкт-Петербурга, далеко не во всех случаях было компенсировано, что, прежде всего, сказалось на жителях отдаленных окраинных районов, хуже обеспеченных транспортной инфраструктурой, чем центральные. Трассировка некоторых автобусных маршрутов была изменена, что увеличило численность пересадок и, соответственно, время в пути, а также снизило доступность остановок общественного транспорта, многие из которых были смещены от конечных пунктов.

Ещё одна значимая проблема – это вместимость единиц пассажирского автотранспорта, поскольку отмечается нехватка подвижного состава для удовлетворения потребностей населения муниципального образования в пассажирских перевозках. Следует отметить также недостаточность выделенных полос для автобусов и нехватку остановочных пунктов (а равно и подходящих для их возведения земельных участков).

В СМИ отмечается, что общественный транспорт в северных районах города в часы пик переполнен (что подтверждают сообщения жителей города в соцсетях, на официальном сайте Санкт-Петербургского Комитета по транспорту, а также в обращениях в ОМСУ). Так, в часы максимальной транспортной загрузки (с 8:00 до 10:00 и с 17:30 до 19:30 по рабочим дням) острую нехватку общественного транспорта испытывают жители ЖК «Юнтолово»; отмечается, что автобусу № 112 требуется не менее сорока минут, чтобы достичь ближайшей станции метрополитена, а на промежуточных остановках пассажиры не могут войти, поскольку на маршруте курсируют машины средней вместимости. Учитывая динамику роста численности населения всего Приморского района и ЖК «Юнтолово» в частности,

указанные проблемы будут усугубляться уже в обозримой перспективе. Поскольку транспортный трафик в сторону ЖК «Юнтолово» проходит через территорию МО № 65 Приморского района, данная проблема непосредственным образом относится к сфере дорожного хозяйства анализируемого МО.

Необходимо учитывать и школьный час пик (7:00-9:00 и 14:00-16:00), поскольку ежедневно учащиеся едут в школы всего района.

Если автотранспортные потоки в течение последних пятнадцати лет были существенно разгружены за счёт введения в эксплуатацию Западного скоростного диаметра, пересекающего территорию МО с севера на юг, то преобразования в сфере общественного городского транспорта привели не только к положительным результатам, но также к ряду серьёзных проблем.

В соответствии с результатами проведённого исследования, обобщения статистических данных и анализа последних мероприятий на территории рассматриваемого муниципального образования, наиболее значимые проблемы транспортной отрасли можно сформулировать следующим образом:

1) несоответствие показателей безопасности транспортных услуг, предоставляемых на территории муниципального образования, установленным нормативам, что обусловлено, прежде всего, кадровыми проблемами, а именно: во-первых, нехваткой водителей, что приводит к нарушениям нормативов рабочего времени; во-вторых, несоблюдением требований по обязательному прохождению водителями медицинского освидетельствования;

2) несоответствие услуг общественного транспорта нормативам качества, что обусловлено следующими факторами:

- перегруженностью подвижного состава;
- нарушением температурных норм в салонах автобусов, что связано с неисправностью или отсутствием установок климат-контроля;
- отсутствием на значительной части машин условий для обеспечения удобства представителям категорий населения с ограниченными

возможностями здоровья – заниженных площадок для въезда инвалидных колясок, подъёмников, специальных ремней безопасности и т.п.;

- переносом определённых остановочных пунктов в связи с оптимизацией, что снижает доступность транспортной системы для населения;

3) нерегулярность движения транспорта по местным маршрутам, нарушения или отсутствие транспортного графика (в частности, отмечается необоснованное растягивание временного интервала между прибытием машин вследствие практикуемой одновременной отправки 2-х транспортных единиц по одному и тому же маршруту);

4) нехватка в дорожной сети выделенных полос для движения общественного автотранспорта.

Вследствие транспортной реформы 2022 г. в работе городского пассажирского транспорта Санкт-Петербурга возникли такие негативные явления, как снижение объемов и качества пассажирских перевозок, существенное сокращение подвижного состава. Всё это привело к тому, что развитие городского пассажирского транспорта существенно отстает от потребностей населения, что неизбежно вызывает социально-экономические проблемы, негативно отражается на функционировании прочих отраслей городской экономики и на взаимоотношениях между населением и муниципальным уровнем власти.

В условиях активного развития цифровых технологий и расширения их применения, в том числе, в транспортной сфере инновационные разработки представляется целесообразным использовать в сфере дорожного хозяйства и транспортного обеспечения на уровне муниципальных образований, что позволит сократить расходы средств местного бюджета и, вместе с тем, повысить эффективность управления процессами передвижения транспортных потоков и обеспечить совершенствование транспортного обеспечения МО. Ещё в 2005-м году, после внедрения федеральной программы «ГЛОНАСС» были внедрены пилотные версии автоматизированных радионавигационных систем диспетчерского управления пассажирскими перевозками. Принципиальная

особенность таких систем заключается в наличии комплексного удалённого подключения компьютеров перевозчиков к диспетчерскому центру. Взаимодействие между диспетчерами перевозчика и ЦДС осуществляется в режиме онлайн.

Автоматизированная система диспетчерского управления пассажирскими перевозками обеспечивает выполнение основных функций управления городским пассажирским транспортом:

- создание эффективных систем выявления мест ДТП и обеспечения безопасности пассажирских перевозок;
- контроль движения транспорта по маршрутам в автоматическом режиме, автоматическое выявление отклонений от графиков движения, скоростных режимов и т.д.;
- своевременное обеспечение вызова всех необходимых служб к местам ДТП (ГИБДД, «скорой», МЧС);
- оперативное формирование и выдача справок о работе конкретных транспортных средств и транспортных предприятий в целом.

В ряде городов были внедрены автоматизированные системы управления пассажирскими перевозками в режиме реального времени, с возможностью передачи откорректированных данных об изменениях дорожной ситуации на любом этапе прохождения маршрута.

Мониторинг функционирования системы общественного транспорта на территории муниципального образования даёт возможность точно определить текущее местонахождение транспортных средств, рассчитать оптимальный маршрут, определить, за счёт составления цифровой карты, нуждаемость определённых территорий в транспортном обеспечении, повысить уровень дисциплины фирм-перевозчиков и наёмного персонала, сократить расходы ресурсов, снизить время прохождения маршрута и, соответственно, время на ожидание транспорта пассажирами, сократить численность нарушений

графика, улучшить качество транспортного обслуживания населения муниципального образования.

Для улучшения текущей ситуации в сфере транспортного обеспечения анализируемого муниципального образования представляются необходимыми следующие меры:

- расширить сеть автобусных маршрутов, обеспечивающих сообщение на территории муниципального образования (прежде всего – западной и северо-западной частей) и укомплектовать маршруты подвижным составом расширенной вместимости

- обеспечить функционирование ЦДС (центральной диспетчерской службы) для управления подвижным составом на маршрутах;

- обеспечить чёткое соблюдение графика водителями общественного транспорта на маршрутах;

- разработать цифровую карту маршрутов городского общественного транспорта, позволяющую создать актуальную картину нуждаемости конкретных территорий в совершенствовании транспортного сообщения;

- обеспечить оснащение всего автопарка установками климат-контроля и оборудованием, необходимым для доступности общественного транспорта для маломобильных групп населения;

- обеспечить бесперебойное функционирование систем видеофиксации нарушений ПДД на всей дорожной сети МО;

- проанализировать возможность организовать движение наиболее загруженных маршрутов общественного автотранспорта по выделенным полосам движения;

- ввести для транспортных предприятий по пассажироперевозкам обязательное предоставление на систематической основе отчетности по количеству рейсов, объему перевозок, соблюдению графика движения, загруженности транспортных средств и т.п.

В условиях активного развития цифровых технологий и расширения их применения, в том числе, в транспортной сфере инновационные разработки представляется целесообразным использовать в сфере дорожного хозяйства и транспортного обеспечения на уровне муниципальных образований, что позволит сократить расходы средств местного бюджета и, вместе с тем, повысить эффективность управления процессами передвижения транспортных потоков и обеспечить совершенствование транспортного обеспечения МО.

Таким образом, в настоящей главе были проанализированы основные функции и задачи Администрации МО № 65 Приморского района г. Санкт-Петербурга, рассмотрены основные методы и подходы, применяемые органами местного самоуправления в современной практике управления дорожным хозяйством и содержанием дорог местного значения.

Были рассмотрены результаты муниципальной программы по благоустройству, которая была реализована на территории Муниципального округа № 65 Приморского района г. Санкт-Петербурга в течение 2023-го года. Кроме того, были проанализированы последствия для муниципального образования общегородской транспортной реформы 2022-го года.

По результатам проведённого исследования удалось сформулировать перечень основных организационных проблем в сфере транспортного обеспечения и дорожного хозяйства на территории Муниципального округа № 65 Приморского района г. Санкт-Петербурга.

В рамках исследования был разработан комплекс мер, направленных на обеспечение повышения эффективности дорожного хозяйства, реализация которых позволит сократить расходы средств местного бюджета и, вместе с тем, повысить эффективность управления процессами передвижения транспортных потоков и обеспечить совершенствование транспортного обеспечения МО.

Заключение

Проведенное исследование показало, что вопросы эффективного управления муниципальным дорожным строительством и содержанием местных дорог являются ключевыми для обеспечения устойчивого развития территорий. В настоящее время существующая система управления данной сферой характеризуется рядом существенных проблем и недостатков, препятствующих внедрению инноваций и повышению качества дорожной инфраструктуры.

Транспорт следует рассматривать как одну из ключевых отраслей экономики, поскольку процесс товарного обмена не может существовать без транспортной системы. Для России это приобретает особое значение, поскольку страна имеет колоссальную географическую протяженность, что еще больше повышает роль созданной и непрерывно развивающейся национальной транспортной системы. Несмотря на отсутствие признаков материального производства, транспорт является важной отраслью народного хозяйства, обеспечивая своевременное и эффективное пространственное перемещение ТМЦ. Кроме того, транспорт является важнейшей составляющей национальной системы безопасности.

Дорожное хозяйство РФ необходимо рассматривать как неотъемлемую часть единой транспортной системы государства. Значимость национальной транспортной системы и дорожного хозяйства как одной из её составляющих предопределена значимостью производимого и реализуемого на транспортном рынке продукта, т.е. транспортных услуг. Согласно официальному определению Федерального дорожного агентства, дорожное хозяйство представляет собой «часть отрасли материального производства, призванная совместно с автомобилями наиболее полно удовлетворять потребности народного хозяйства и населения в автомобильных перевозках. Включает сеть автомобильных дорог общего пользования со всеми сооружениями,

необходимыми для ее нормальной эксплуатации, а также предприятия и организации по ремонту и содержанию этих дорог».

Значительное количество научно-литературных источников рассматривают различные аспекты управления муниципальным дорожным хозяйством, а также возможные пути совершенствования его функционирования. Многие авторы уделяют значительное внимание организационным составляющим системы муниципального управления дорожным хозяйством; при этом в качестве общих обязательных условий эффективного функционирования данной отрасли народного хозяйства выступают следующие: 1) достаточное финансовое обеспечение; 2) четкое распределение ответственности, функций и полномочий между всеми задействованными в управлении дорожным хозяйством субъектами; 3) транспарентность и открытость деятельности по управлению дорожным хозяйством.

В национальных стратегиях и нацпроектах определяется основной вектор и стратегические цели развития дорожного хозяйства на долгосрочную перспективу, тогда как нормы федеральных законодательных актов регулируют различные аспекты деятельности и правоотношений в рассматриваемой отрасли. Помимо федеральных законов, на региональном уровне также могут приниматься нормативно-правовые документы, направленные на регулирование сферы дорожного хозяйства, с учётом обязательного соответствия данных актов нормам федерального законодательства.

Полномочия органов местного самоуправления в области дорожной деятельности реализуются в соответствии с утвержденными муниципальными программами, в пределах целевых бюджетов муниципальных образований и бюджетных фондов, выделенных в рамках государственных программ по развитию дорожного хозяйства на местном уровне.

Организационная специфика рассматриваемой отрасли непосредственно связана с функциями управления дорожным хозяйством, обусловленными, прежде всего, его основными задачами. Комплекс дорожного хозяйства на

любом уровне управления следует рассматривать, прежде всего, как неотъемлемую составляющую национальной транспортной системы в целом; значимость данной отрасли предопределена значимостью основного производимого и реализуемого на транспортном рынке продукта – транспортных услуг.

На текущий момент проблема эффективного управления дорожным строительством и содержанием муниципальных дорог входит в число приоритетных вопросов для муниципальных органов. От состояния дорожной инфраструктуры напрямую зависит безопасность, комфорт и качество жизни населения, а также экономическое развитие территорий. В современных условиях для достижения высокой результативности в данной сфере требуется внедрение инновационных подходов и инструментов управления.

На основе проведенного анализа литературных источников и сложившегося в данной сфере практического опыта был разработан комплекс рекомендаций, реализация которых позволит наладить функционирование дорожного хозяйства Муниципального округа № 65 Приморского района г. Санкт-Петербурга и обеспечить соответствующие потребности местного населения.

Список используемой литературы

1. «Конституция Российской Федерации» (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) [Электронный ресурс]. - Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28399/c07038c724cae52fe849aad193a0eac08bda5f93/. – Загл. с экрана.
2. Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/26452>.
3. Федеральный закон от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/8592>.
4. Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ (ред. от 15.05.2024) «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/8592>.
5. Указ Президента России от 21.07.2020 г. № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года» [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://publication.pravo.gov.ru>.
6. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZlOOpQhLl0nUT91RjCbeR>.
7. «ГОСТ Р 50597-2017. Национальный стандарт Российской Федерации. Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного

движения. Методы контроля» (утв. Приказом Росстандарта от 26.09.2017 № 1245-ст) [Электронный ресурс] // Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_285670/?ysclid=lxam5zchz806869533.

8. Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 22 сентября 2009 г. № 1030 «О внесении изменений в некоторые постановления Правительства Санкт-Петербурга» (с изменениями и дополнениями) [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://base.garant.ru/35332476/>.

9. Башарин Алексей Вадимович ОБ ОТДЕЛЬНЫХ АСПЕКТАХ СООТНОШЕНИЯ И КООРДИНАЦИИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В ОБЛАСТИ БЛАГОУСТРОЙСТВА ТЕРРИТОРИИ И ДОРОЖНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ // Имущественные отношения в РФ. 2020. №7 (226). С. 90-101

10. Виноградова Н. В. Система управления дорожным хозяйством: российская и международная практика // Научные исследования студентов и учащихся. Сборник статей IV Международной научно-практической конференции. - Пенза, 2021. - С. 133-135.

11. Гакаев И. И. Роль государства в системе управления дорожным хозяйством страны // Научно-технический прогресс как фактор развития современного общества. Сборник статей Международной научно-практической конференции. - Уфа: ООО «Аэтерна», 2018. - С. 57-60.

12. Государственное управление и государственная служба в современной России: монография / В. П. Уманская, Ю. В. Малеванова. – Москва: Норма, 2020. – 176 с.

13. Зюзина Н.Н., Маркова Е.С., Воронин Н.В., Жеребцова Н.М. РОЛЬ ПОДГОТОВКИ КАДРОВ ПРИ ЦИФРОВИЗАЦИИ ПРОЦЕССОВ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ КОМПЛЕКСОМ РЕГИОНА // Вестник ВУиТ. 2022. №1 (49). С. 54-63

14. Иванова О. В. Стратегическая роль дорожного хозяйства в обеспечении экономической безопасности // Актуальные вопросы налогообложения, налогового администрирования и экономической

безопасности. Сборник научных статей II Всероссийской научно-практической конференции. Ответственный редактор Л. В. Афанасьева. - Курск, 2018. - С. 203-208.

15. Кочетков А. В., Янковский Л. В. Перспективы развития и актуальные задачи дорожной науки // Строительные материалы. - 2014. - С. 62-68.

16. Куклин Н. С., Жукова Ю. С. Нормативно-правовое регулирование дорожного хозяйства в Российской Федерации // Цифровая экономика и управление знаниями: проблемы и перспективы развития. Сборник научных трудов III Международной научно-практической конференции. - Киров, 2022. - С. 94-96.

17. Куклин Н. С. Система управления дорожного хозяйства // Знания молодых - будущее России. Сборник статей XIX Международной студенческой научной конференции. - Киров, 2021. - С. 199-201.

18. Курганова Е. С., Медведева А. В. Общественный контроль как фактор эффективного управления дорожным хозяйством // Развитие современного региона: вопросы науки и практики. Сборник научных статей. - 2018. - Вып. 11. - С. 32-36.

19. Лисеенко В.И. ФУНКЦИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ И НАДЗОРА В СФЕРЕ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА: ГЕНЕЗИС И ИСТОРИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ СО ВРЕМЕН ПЕТРА ВЕЛИКОГО ДО СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ // Вестник ННГУ. 2020. №4. С. 97-104

20. Молочкова Светлана Алексеевна, Насырова Мария Эдуардовна, Еремина Анна Юрьевна ОСОБЕННОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ» В ЯРОСЛАВСКОЙ ОБЛАСТИ // Научные записки молодых исследователей. 2022. №5. С. 23-35

21. Никонов И. П. О сущности и значении автомобильных дорог и дорожного хозяйства субъектов Российской Федерации как отрасли

региональной экономики и сферы государственного управления // Экономика и социум. - 2020. - № 6-2 (73). - С. 52-59.

22. Провоторов И. А., Эльшаммари Х. Ф. М., Сидоркова К. С. Проблематика осуществления инновационной деятельности в дорожном хозяйстве // Экономика в инвестиционно-строительном комплексе и ЖКХ, - 2019. - № 2 (17). - С. 132-137.

23. Рыкова Инна Николаевна, Алаев Андрей Александрович
СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПОДХОДОВ К РАСПРЕДЕЛЕНИЮ
МЕЖБЮДЖЕТНЫХ ТРАНСФЕРТОВ НА ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ
ДОРОЖНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ // Проблемы экономики и юридической
практики. 2020. №6. С. 70-80

24. Селиверстова Н.И. АКТИВИЗАЦИЯ УЧАСТИЯ НАСЕЛЕНИЯ В
РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ В СФЕРЕ ДОРОГ // ЕГИ. 2022. №41 (3). С.
254-261

25. Тактарова С. В. Экономика отрасли: автомобильный транспорт:
учеб. пособие / С. В. Тактарова, С. С. Солдатов. - Пенза: Изд-во ПГУ, 2018. -
226 с.

26. Транспортное право. Общая часть : учебник / отв. ред. Н. А. Духно,
А. И. Землин. - М. : Юридический институт МИИТа, 2017. - 259 с.

27. Фадеева Н. В. Цифровая трансформация бизнес-процессов в
управлении дорожным хозяйством // Инновации и инвестиции. - 2022. - № 12. -
С. 114-118.

28. Чуркин П. А. Современное состояние и направления реализации
государственной политики развития дорожного хозяйства в Российской
Федерации // Вестник магистратуры. - 2022. - № 12-1 (135). - С. 27-30.

29. Шамоян Эдуард Давидович, Масленникова Елена Васильевна
ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ
И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ» // Общество, экономика,
управление. 2021. №3. С. 27-31

30. Штырхунова Наталья Александровна, Голубкина Ксения Вячеславовна, Абрамян Сюзанна Кароевна ВОЗМОЖНОСТИ ЦИФРОВИЗАЦИИ НА ТРАНСПОРТЕ (НА ПРИМЕРЕ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА) // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2021. №4-2. С. 216-218

31. Шуховцев В.В. ФАКТИЧЕСКОЕ СОДЕРЖАНИЕ И НЕПОСРЕДСТВЕННЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ В СФЕРЕ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДОРОЖНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ // Вестник науки. 2021. №4 (37). – С. 127-136

32. Экономика транспорта : учебник и практикум для вузов / Е. В. Будрина [и др.] ; под редакцией Е. В. Будриной. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2024. — 390 с.

33. Федеральное дорожное агентство Росавтодор (официальный сайт) Электронный ресурс: <https://rosavtodor.gov.ru> (дата обращения: 24.02.2024 г.)

34. Электронный ресурс: https://www.dp.ru/a/2023/02/20/Mezhdu_gorodom_i_lesom_no (дата обращения: 28.03.2024 г.)

35. Электронный ресурс: <https://moika78.ru/news/2024-05-13/984786-na-severe-peterburga-k-1-sentyabrya-dostroyat-shkolu-i-detskij-sad/> (дата обращения: 23.03.2024 г.)

36. Электронный ресурс: <https://www.spb.kp.ru/daily/27374/4555885/?ysclid=lx9vsjlnwu563252619> (дата обращения: 12.04.2024 г.)

37. Электронный ресурс: <https://iz.ru/1626555/2023-12-26/poriadka-400-chelovek-pogibli-za-god-v-dtp-v-peterburge-i-lenoblasti?ysclid=lxurn3vwn945430460> (дата обращения: 13.04.2024 г.)

Приложение А

Расходы бюджетных средств на содержание дорожного хозяйства по состоянию на конец 2023 – 2024 гг. (согласно отчёту об исполнении бюджета)

	Наименование показателя	Код строки	Код расхода по бюджетной классификации	Утверждённые бюджетные назначения	Исполнено	Неисполненные назначения
Декабрь 2023 г.	Дорожное хозяйство (дорожные фонды)	200	000 0409 0000000000 000 000	2 158 700.00	2 158 685.00	15.00
	Участие в реализации мер по профилактике дорожно-транспортного травматизма на территории МО МО № 65, включая размещение, содержание и ремонт искусственных неровностей на внутриквартальных неровностей на внутриквартальных проездах	200	000 0409 7000000491 000 000	2 158 700.00	2 158 685.00	15.00
	Закупка товаров, работ и услуг для обеспечения государственных (муниципальных) нужд	200	000 0409 7000000491 200 000	2 158 700.00	2 158 685.00	15.00
	Работы, услуги по содержанию имущества	200	965 0409 7000000491 244 225	1 270 200.00	1 270 186.37	13.63
	Увеличение стоимости основных средств	200	965 0409 7000000491 244 310	888 500.00	888 498.63	1.37
Январь 2024 г.	Дорожное хозяйство (дорожные фонды)	200	000 0409 0000000000 000 000	2 000 000.00	2 000 000.00	

	Участие в реализации мер по профилактике дорожно-транспортного травматизма на территории МО МО № 65, включая размещение, содержание и ремонт искусственных неровностей на внутриквартальных неровностей на внутриквартальных проездах	200	000 0409 7000000491 000 000	2 000 000.00	2 000 000.00	
	Закупка товаров, работ и услуг для обеспечения государственных (муниципальных) нужд	200	000 0409 7000000491 200 000	2 000 000.00	2 000 000.00	
	Работы, услуги по содержанию имущества	200	965 0409 7000000491 244 225	1 200 000.00	1 200 000.00	
	Увеличение стоимости основных средств	200	965 0409 7000000491 244 310	800 000.00	800 000.00	
Февраль 2024 г.	Дорожное хозяйство (дорожные фонды)	200	000 0409 0000000000 000 000	2 000 000.00	2 000 000.00	
	Участие в реализации мер по профилактике дорожно-транспортного травматизма на территории МО МО № 65, включая размещение, содержание и ремонт искусственных неровностей на внутриквартальных	200	000 0409 7000000491 000 000	2 000 000.00	2 000 000.00	

	ых неровностей на внутриквартальн ых проездах					
	Закупка товаров, работ и услуг для обеспечения государственных (муниципальных) нужд	200	000 0409 7000000491 200 000	2 000 000.00	2 000 000.00	
	Работы, услуги по содержанию имущества	200	965 0409 7000000491 244 225	1 200 000.00	1 200 000.00	
	Увеличение стоимости основных средств	200	965 0409 7000000491 244 310	800 000.00	800 000.00	
Март 2024 г.	Дорожное хозяйство (дорожные фонды)	200	000 0409 0000000000 000 000	2 000 000.00	2 000 000.00	
	Участие в реализации мер по профилактике дорожно- транспортного травматизма на территории МО МО № 65, включая размещение, содержание и ремонт искусственных неровностей на внутриквартальн ых неровностей на внутриквартальн ых проездах	200	000 0409 7000000491 000 000	2 000 000.00	2 000 000.00	
	Закупка товаров, работ и услуг для обеспечения государственных (муниципальных) нужд	200	000 0409 7000000491 200 000	2 000 000.00	2 000 000.00	
	Работы, услуги по содержанию имущества	200	965 0409 7000000491 244 225	1 200 000.00	1 200 000.00	
	Увеличение стоимости	200	965 0409 7000000491	800 000.00	800 000.00	

	основных средств		244 310			
Апрель 2024 г.	Дорожное хозяйство (дорожные фонды)	200	000 0409 0000000000 000 000	2 000 000.00	2 000 000.00	
	Участие в реализации мер по профилактике дорожно-транспортного травматизма на территории МО МО № 65, включая размещение, содержание и ремонт искусственных неровностей на внутриквартальных неровностей на внутриквартальных проездах	200	000 0409 7000000491 000 000	2 000 000.00	3 000.00	1 997 000.00
	Закупка товаров, работ и услуг для обеспечения государственных (муниципальных) нужд	200	000 0409 7000000491 200 000	2 000 000.00	3 000.00	1 997 000.00
	Работы, услуги по содержанию имущества	200	965 0409 7000000491 244 225	1 279 400.00	1 279 400.00	
	Прочие работы, услуги	200	965 0409 7000000491 244 226	8 000.00	3 000.00	5 000.00
	Увеличение стоимости основных средств	200	965 0409 7000000491 244 310	712 600.00	712 600.00	
Май 2024 г.	Дорожное хозяйство (дорожные фонды)	200	000 0409 0000000000 000 000	2 000 000.00	3 000.00	1 997 000.00
	Участие в реализации мер по профилактике дорожно-транспортного травматизма на	200	000 0409 7000000491 000 000	2 000 000.00	3 000.00	1 997 000.00

	территории МО МО № 65, включая размещение, содержание и ремонт искусственных неровностей на внутриквартальн ых неровностей на внутриквартальн ых проездах					
	Закупка товаров, работ и услуг для обеспечения государственных (муниципальных) нужд	200	000 0409 7000000491 200 000	2 000 000.00	3 000.00	1 997 000.00
	Работы, услуги по содержанию имущества	200	965 0409 7000000491 244 225	1 279 400.00	1 279 400.00	
	Прочие работы, услуги	200	965 0409 7000000491 244 226	8 000.00	3 000.00	5 000.00
	Увеличение стоимости основных средств	200	965 0409 7000000491 244 310	712 600.00	712 600.00	

Приложение Б

Маршруты общественного городского транспорта на территории МО № 65 Приморского района Санкт-Петербурга

Виды транспорта	Маршруты
Автобусы	
93	Проспект Культуры – Серафимовское кладбище
101 (похожие: 303, 216, 216А, 211, 600, 101Э)	Метро «Старая Деревня» - Ленинградская пристань (г. Кронштадт)
101Э (похожие: 101)	Гражданская – метро «Старая Деревня»
112 (похожие: 120)	Метро «Удельная» - Коллективный сад Климова
120 (похожие: 112,303,101)	Ул. Школьная, 128 – ЖК «Юнтолово»
125 (похожие: 154А, 235, 294)	Круговой (м. «Старая Деревня», через Яхтенную, Шуваловский проспект, Лахтинский разлив, Богатырский проспект, м. «Комендантский проспект»)
126 (похожие: 235,294)	Круговой (м. «Старая Деревня», через ул. Оптиков, Гаккелевскую, Яхтенную, Богатырский проспект)
134 (похожие: 223,170)	Арцеуловская аллея – ул. Школьная
134А	Ул. Школьная, 128 – ул. Репищева
134Б	Ул. Щербакова – Приморский пр., 169
154А (похожие: 125,172)	Круговой (м. «Старая Деревня», через Мебельный проезд, Лахтинский разлив, ул. Оптиков, Яхтенную)
166 (похожий – 172)	Метро «Старая Деревня» - ул. Камышовая, 56
170	Ул. Репищева – ул. Ильюшина
172 (похожий – 235)	Ул. Репищева – Шуваловский проспект
180	Ул. Жени Егоровой – ул. Оптиков, 52
184 (похожие: 172, трол. 23)	Шуваловский проспект – ул. Шаврова
211 (похожие: 216, 216А, 600)	Метро «Чёрная речка» - Дюны (г. Зеленогорск)
211Э (похожие: 211, 216, 216А, 600)	Метро «Чёрная речка» - Вокзал (г. Зеленогорск)
216 (похожие: 211, 216А, 101, 303, 600)	Ул. Курортная (г. Сестрорецк) – ул. Туристская
216А (похожие: 211, 600, 216, 303,112, 101)	Метро «Старая Деревня» - ул. Пограничников (г. Сестрорецк)

217 (похожие: 170, 223, 126, 258)	Метро «Старая Деревня» - Глухарская-2
223 (похожие: 217, 125, 134, трол. 23,25)	Арцеуловская аллея – метро «Старая Деревня»
235 (похожие: 172, 125)	Метро «Старая Деревня» - Земский переулок
258 (похожий – 126)	Метро «Старая Деревня» - ул. Плесецкая
279 (похожие: 172,294, трол. 23)	Станция «Удельная» - метро «Старая Деревня»
294	Метро «Старая Деревня» - станция «Ручьи»
303 (похожие: 216, 216А, 211, 600, 101, 120)	Ул. Матросская – ул. Туристская
600 (похожие: 211, 216, 216А)	Больница (п. Первомайское) – метро «Беговая»
Троллейбусы	
23 (похожий – авт. 294)	Арцеуловская аллея – метро «Старая Деревня»
25 (похожие: авт. 112, 134А, 184, 170)	Метро «Старая Деревня» - Травматология (Комендантский аэродром)
40	Светлановский проспект – метро «Старая Деревня»
Трамваи	
18	Метро «Старая Деревня» - ул. Шаврова
19 (похожий – тр. 48)	Ул. Школьная – м. «Старая Деревня»
21 (похожий – тр. 48)	Ул. Стародеревенская – Придорожная аллея
48 (похожие: тр. 19, 21)	Ул. Школьная – станция «Кушелевка»

Приложение В

Решение задач местной Администрации Муниципального округа № 65 Приморского района Санкт-Петербурга в разрезе деятельности дорожного хозяйства

Задачи	Решение
Осуществление в пределах своей компетенции мер по реализации, обеспечению и защите прав и свобод человека и гражданина, охране собственности и общественного порядка	- Обеспечение доступности транспортно-дорожной сети для населения - Обеспечение удовлетворения потребностей граждан в данной сфере
Обеспечение взаимодействия исполнительных органов государственной власти Санкт Петербурга с ОМСУ, развитие территориального общественного самоуправления на территории района	- Согласование деятельности региональных госструктур и ОМСУ в сфере управления дорожным хозяйством - Обеспечение участия государства в финансовом обеспечении функционирования дорожного хозяйства - Меры по становлению и развитию рынка дорожных работ
Обеспечение проведения государственной политики в сфере информатизации, управления информационными и телекоммуникационными ресурсами района	- Осуществление мониторинга состояния дорог с применением современных средств диагностики - Применение современных методов прогнозирования потребности в дорожном строительстве и ремонтных работах - Выбор приоритетных объектов строительных и ремонтных работ, совершенствование распределения финансирования с применением современных математических моделей и программных комплексов
Прогнозирование и планирование экономического и социального развития района, разработка и обеспечение реализации планов и программ развития района	- Совершенствование функционирования дорожного хозяйства в интересах населения - Развитие системы социального транспорта - Обеспечение доступности дорожно-транспортной сети для жителей района
Осуществление в пределах своей компетенции контроля за транспортным обслуживанием населения и развитием транспортной сети района	- Организация ремонта объектов дорожной сети - Обеспечение замены покрытия на повреждённых участках дорожной сети - Устранение с дорожного покрытия

	мусора, загрязнений, льда и снега зимой - Установка и обслуживание дорожных знаков и светофоров - Обеспечение безопасности дорожного движения - Обеспечение контрольно-надзорных функций в сфере деятельности дорожного хозяйства - Учёт интересов и потребностей, а также обеспечения безопасности для всех категорий участников дорожного движения
Создание условий для обеспечения общественной безопасности, повышение уровня безопасности жителей района и объектов жизнеобеспечения	- Обеспечение контрольно-надзорных функций в сфере деятельности дорожного хозяйства - Обеспечение безопасности дорожного движения
Осуществление мер по повышению инвестиционной привлекательности территории	- Обеспечение полноценного функционирования дорожного хозяйства в целях развития дорожной сети и дорожной инфраструктуры - Формирование специализированных фондов - Использование в анализируемой сфере механизмов ГЧП