Приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги»

Кемеровская область

Новокузнецкая агломерация

|  |
| --- |
| **«Утверждаю»**Заместитель Губернатора Кемеровской области(по жилищно-коммунальному и дорожному комплексу) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Кудряшов Д.С. (подпись, печать)«\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_20\_\_г.  |

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ**

**ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

**НОВОКУЗНЕЦКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ**

**Согласовано**

Руководитель Федерального

дорожного агентства «\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_20\_\_г. Р.В. Старовойт

 Подпись Ф.И.О.

 М.П.

Директор ФКУ «Росдортехнология» П.В. Ручьев

  Подпись Ф.И.О.

 М.П.

Генеральный директор ФАУ «РОСДОРНИИ» А.П. Варятченко  Ф.И.О. Подпись Ф.И.О.

 М.П.

Начальник ФКУ «Сибуправтодор»  Д.А. Тулеев

 Подпись Ф.И.О.

 М.П.

Начальник управления ГИБДД ГУ

МВД России по Кемеровской области А.А. Реветнев

 Подпись Ф.И.О.

 М.П.

Начальник УГАДН по

Кемеровской области В.С. Короткевич

 Подпись Ф.И.О.

 М.П.

Начальник департамента транспорта и связи Е.М. Курапов

 Подпись Ф.И.О.

 М.П.

Начальник департамента ЖК и ДК К.А. Десяткин

 Подпись Ф.И.О.

 М.П.

Директор ГКУ КО «Дирекция автодорог Кузбасса» О.И. Шурыгин

 Подпись Ф.И.О.

 М.П.

И.О. Главы города Новокузнецка Е.А. Бедарев

 Подпись Ф.И.О.

 М.П.

**2017**

**Оглавление**

#### Паспорт и обоснование программы комплексного развития транспортной инфраструктуры агломерации Новокузнецкий городской округ3

1. Фактическое состояние улично-дорожной сети. Характеристика проблемы обеспечения безопасности дорожного движения……………………………………………………..…………....31
2. Цели, задачи и целевые индикаторы ПКРТИ…………………………..35
3. Комплексы мероприятий ПКРТИ……………………………………..…39

**Приложения:**

Приложение 1. Ресурсное обеспечение мероприятий ПКРТИ……...…49

Приложение 2. Мероприятия по приведению дорожной сети городской агломерации в соответствие с нормативными требованиями по транспортно-эксплуатационным показателям………………………….51

Приложение 3. Мероприятия по улучшению дорожных условий на аварийно-опасных участках…………………………………………...…90

Приложение 4. Мероприятия по профилактике ДТП на участках дорог и улиц с неудовлетворительными дорожными условиями……...…....101

Приложение 5. Мероприятия по совершенствованию системы управления дорожным движением в городских агломерациях…..…..101

Приложение 6. Пояснительная записка……………………………......102

Приложение №7 Перечень автомобильных дорог агломерации и планируемые мероприятия на них для достижения целевых показателей

**Приложение № 8**

**Приложение № 9**

**Приложение № 10**

#### ПАСПОРТ

#### программы комплексного развития транспортной инфраструктуры агломерации

#### Новокузнецкий городской округ.

|  |
| --- |
| **1. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ** |
| Наименование направления |  «Безопасные и качественные дороги» |
| Наименование городской агломерации | **Новокузнецкий городской округ** | Срок начала и окончания проекта | 18.11.2016г. по 31.12.2025 |
| Куратор | Заместитель Губернатора Кемеровской области (по жилищно-коммунальному и дорожному комплексу) Кудряшов Дмитрий Семенович |
| Старшее должностное лицо (СДЛ)\* | Глава города Новокузнецка Кузнецов Сергей Николаевич |
| Функциональный заказчик | Администрация Новокузнецкого городского округа в лице главы города Кузнецова Сергея Николаевича |
| Руководитель проекта | Первый заместитель Главы Новокузнецкого городского округа Бедарев Евгений Александрович |
| Ключевые участники проекта | Администрация Кемеровской области, Департамент жилищно -коммунального хозяйства и дорожного комплекса Кемеровской области, ГКУ «Дирекция автодорог Кузбасса», Администрация Новокузнецкого городского округа в т.ч. Управление дорожного -коммунального хозяйства Администрации г. Новокузнецка, Комитет градостроительства и земельных ресурсов, Управление по транспорту и связи, Управление капитального строительства, Управление экономического развития, промышленности и инвестиций, Комитет охраны окружающей среды и природных ресурсов, Управление информационной политики. |

|  |  |
| --- | --- |
|  | **2. Содержание приоритетного проекта** |
| Цель проекта | Приведение с учетом соблюдения требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» в нормативное состояние дорожной сети Новокузнецкой городской агломерации (в 2018 г. – не менее 50 процентов протяженности дорожной сети, в 2025 г. – 85 процентов) и снижение в Новокузнецкой городской агломерации мест концентрации дорожно-транспортных происшествий в 2018 г. (относительно уровня 2016 г.) в 2 раза, в 2025 г. - на 85 процентов. |
| Показатели проекта и их значение по годам  | Показатель | Тип показателя (основной, аналитический, показатель второго уровня) | Базовое значение(2016 год) | Период, год |
| 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2025(прогнозное) |
| Доля протяженности дорожной сети городских агломераций, соответствующих нормативным требованиям к их транспортно-эксплуатационному состоянию, % | основной | 37,4 | 47,3 | 62,6 | 67,4 | 70 | 87 |
|  | Снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети городских агломераций, % до[[1]](#footnote-1) | основной | 100 | 66,67 | 48,15 | 30 | 26 | 15 |
|  | Доля протяженности дорожной сети городских агломераций, работающих в режиме перегрузки в «час-пик», % | Показатель второго уровня | 78 | 77 | 75 | 72 | 70 | 60 |
|  | Доля граждан, отметивших улучшение ситуации на дорожной сети городских агломераций (в части состояния дорожной сети и уровня безопасности дорожного движения), % | Показатель второго уровня | 0 | 20 | 40 | 50 | 55 | 65 |
| Результаты проекта | 1. За счет проведения работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию с учетом соблюдения требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» приведено в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние по показателям ровности и наличия дефектов 85% дорожной сети городской агломерации.2. В рамках проведения работ по строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог, объектов улично-дорожной сети и иных объектов, работ по организации дорожного движения и повышению безопасности дорожного движения, в том числе за счет оборудования участков дорожной сети средствами освещения, искусственными неровностями для ограничения скоростного режима, оборудования перекрестков и наземных пешеходных переходов средствами освещения и светофорного регулирования, оснащения наземных пешеходных переходов и остановок общественного транспорта в соответствии с требованиями нормативных документов, введения ограничений скоростного режима, количество мест концентрации дорожно-транспортных происшествий[[2]](#footnote-2) на дорожной сети вышеуказанных городских агломераций снижено до 15% от уровня 2016 г.3. В городской агломерации реализованы следующие мероприятия, направленные на совершенствование системы организации дорожного движения и оптимизацию транспортных потоков, синхронизацию развития транспортной инфраструктуры и всех видов транспорта с планами по осуществлению развития территорий, градостроительной политики, переключение перевозок грузов на иные виды транспорта, перевозок пассажиров – на общественный транспорт, включая пригородные перевозки:3.1. На уровне законодательного регулирования приняты необходимые нормативные правовые и технические (при необходимости) акты. 3.2. В полном объеме актуализированы с учетом необходимости решения вышеуказанных задач и утверждены:- документы территориального планирования;- программы комплексного развития транспортной инфраструктуры;- комплексные схемы организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом, в том числе учитывающие пригородные перевозки;- комплексные схемы организации дорожного движения.- планирование дорожных работ и контроль за их выполнением;- учет, ведение и актуализация программ комплексного развития транспортной инфраструктуры;- учет, ведение и актуализация планов организации дорожного движения;- управление транспортными потоками;- обеспечение двусторонних связей с пользователями автомобильных дорог в том числе посредством использования автоматизированных мобильных приложений;4. В 2017 году внедрена общественно доступная информационно-аналитическая система контроля за формированием и эффективностью использования средств дорожных фондов.Данная информационно-аналитическая система будет в том числе:- обеспечивать возможности по мониторингу соблюдения субъектами Российской Федерации требований бюджетного законодательства в части направления в дорожные фонды средств за счет предусмотренных источников в полном объеме;- содержать сведения о планируемых направлениях расходования средств соответствующих дорожных фондов, в том числе планы закупок в части осуществления дорожных работ, включая по объектные перечни участков дорожной сети и иных объектов, в отношении которых планируется осуществлять указанные работы;- содержать сведения о выполненных дорожных работах, включая сведения о гарантийных обязательствах подрядных организаций;- обеспечивать возможности для получения обратной связи от пользователей дорожной сети, в том числе посредством использования автоматизированных мобильных предложений, в части ее состояния с гео-привязкой передаваемой информации , в том числе в целях решения задачи по осуществлению верификации представленных субъектами Российской Федерации данных о состоянии дорожной сети городских агломераций:информация о состоянии автомобильных дорог в том числе в части наличие дефектов дорожного полотна;информация об уровне трафика включая наличие транспортных заторов;информации о местах проведения дорожных работ;информации о возникновении дорожно-транспортных происшествий.обеспечивать автоматизированную обработку получаемой от пользователей информации, в том числе в части ее синхронизации и верификации с соответствующей информацией, передаваемой владельцами автомобильных дорог.5. Внедрены информационные ресурсы, обеспечивающие в том числе:формирование базы данных фото- и видеоматериалов, содержащих зафиксированные гражданами нарушения правил дорожного движения, для их рассмотрения и принятия решений соответствующими органами;общественный мониторинг ситуации на автомобильных дорогах, в первую очередь - в части внесения данных о неучтенных или выявленных аварийно-опасных участках дорог. |
| Описание модели функционирования результатов проекта | Собрана и обобщена информация о состоянии дорожной сети городских агломераций, в том числе об участках дорожной сети, не соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию, местах концентрации дорожно-транспортных происшествий. На основании этих данных разработаны и утверждены программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городских агломераций (далее – ПКРТИ).Под термином «городская агломерация» понимается образуемая крупнейшим городским округом - «ядром агломерации» и муниципальными образованиями – «спутниками» многокомпонентная система с интенсивными производственными, транспортными и культурными связями, в частности, наличием «маятниковой» трудовой миграции населения в пределах одних суток. Под термином «дорожная сеть городской агломерации» понимается совокупность расположенных на территории городской агломерации автомобильных дорог общего пользования местного, регионального и федерального значения, а также следующие объекты улично-дорожной сети[[3]](#footnote-3):- магистральные дороги скоростного и регулируемого движения;- магистральные улицы непрерывного и регулируемого движения общегородского значения, транспортно-пешеходные и пешеходно-транспортные районного значения;- улицы и дороги местного значения (наиболее загруженные): улицы в жилой застройке, улицы и дороги в научно-производственных, промышленных и коммунально-складских зонах (районах).ПКРТИ разрабатывается и реализуется администрациями субъектов Российской Федерации совместно с федеральными органами исполнительной власти, администрациями муниципальных образований, владельцами автомобильных дорог. ПКРТИ должна предусматривать консолидацию ресурсов за счет всех возможных источников (федеральные целевые программы, региональные и муниципальные программы и т.д.) на решение поставленных приоритетных задач.Реализация ПКРТИ должна обеспечивать решение следующих приоритетных задач:обеспечение необходимого уровня безопасности дорожного движения на дорожной сети городских агломераций, в том числе в части сокращения мест концентрации дорожно-транспортных происшествий на дорожной сети (в том числе за счет оборудования участков дорожной сети тросовым и барьерным ограждениями, средствами освещения, искусственными неровностями для ограничения скоростного режима, оборудования перекрестков и наземных пешеходных переходов средствами освещения и светофорного регулирования, оснащения наземных пешеходных переходов и мест остановок общественного транспорта защитным и информационным оборудованием, введения ограничений скоростного режима и иных мероприятий);приведение дорожной сети городских агломераций в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние (за счет проведения соответствующих дорожных работ);устранение перегрузки дорожной сети городских агломераций, в том числе путем за счет переключения перевозок грузов на иные виды транспорта, перевозок пассажиров – на общественный транспорт, оптимизации транспортных потоков, повышения эффективности системы управления дорожным движением, перехода на современные модели развития транспортной инфраструктуры с использованием комплексных схем организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом, синхронизации развития всех видов транспорта и транспортной инфраструктуры;повышение уровня удовлетворенности граждан состоянием дорожной сети городской агломерации.Реализация ПКРТИ должна осуществляться с учетом необходимости ее синхронизации с иными программами и мероприятиями в области градостроительной деятельности, развития транспортной инфраструктуры и (или) затрагивающими транспортную инфраструктуру на территории городской агломерации, и реализации основного направления стратегического развития Российской Федерации «ЖКХ и городская среда». |
|  |  |

|  |
| --- |
| **3. ЭТАПЫ И КОНТРОЛЬНЫЕ ТОЧКИ**  |
| № | Наименование | Тип (завершение этапа/контрольная точка) | Срок |
| 1. 1
 | В Минтранс России представлен согласованный проект программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации Новокузнецкий городской округ в рамках приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» (далее – программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации). | контрольная точка результата | 31.01.2017 |
|  | В государственную программу Кемеровской области в качестве аналитических приложений включена программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации. | контрольная точка результата | 10.02.2017 |
|  | С Росавтодором заключено соглашение о предоставлении бюджету Администрации Кемеровской Российской Федерации межбюджетных трансфертов для оказания поддержки реализации государственной программы субъекта Российской Федерации, предусматривающей достижение целевых показателей программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации на 2017 год.В Минтранс России представлен сводный календарный план выполнения соответствующих работ. | контрольная точка результата | 17.02.2017 |
|  | С Администрацией Новокузнецкого городского округа заключены соглашения о предоставлении местным бюджетам межбюджетных трансфертов для оказания поддержки реализации государственной программы субъекта Российской Федерации, предусматривающей достижение целевых показателей программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации на 2017 год. | контрольная точка результата | 10.03.2017 |
|  | Администрацией Кемеровской области и Администрацией Новокузнецкого городского округа обеспечено заключение контрактов на выполнение мероприятий, необходимых для достижения целевых показателей программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации на 2017 гВ Минтранс России представлен сводный календарный план выполнения мероприятий программы комплексного развития транспортной инфраструктуры на 2017 год, содержащий в том числе сведения о натуральных показателях объемов работ в отношении которых заключены соответствующие контракты, стоимости фактически заключенных контрактов. | контрольная точка результата | 27.07.2017 |
|  | Администрацией Кемеровской области утверждена дорожная карта по актуализации и утверждению:- документов территориального планирования;- программ комплексного развития транспортной инфраструктуры;- комплексных схем организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом, в том числе учитывающих пригородные перевозки;- комплексных схем организации дорожного движения. | контрольная точка результата | 28.04.2017 |
|  | На уровне субъекта Российской Федерации с участием представителей общественности осуществлено рассмотрение результатов реализации программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городских агломераций за 2017 год, при необходимости подготовлены предложения по корректировке указанных программ. | контрольная точка результата  | 23.10.2017 |
|  | Администрацией Кемеровской области обеспечено выполнение мероприятий, предусмотренных программой комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации на 2017 г., в том числе приемка выполнения соответствующих работ. | контрольная точка показателя | 01.11.2017 |
|  | С Росавтодором заключено соглашение о предоставлении бюджету Администрации Кемеровской области межбюджетных трансфертов для оказания поддержки реализации государственной программы субъекта Российской Федерации, предусматривающей достижение целевых показателей программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации на 2018 год.В Минтранс России представлены сводные календарные планы выполнения соответствующих работ. | контрольная точка результата | 10.02.2018 |
|  | С Администрацией Новокузнецкого городского округа заключены соглашения о предоставлении местным бюджетам межбюджетных трансфертов для оказания поддержки реализации государственной программы субъекта Российской Федерации, предусматривающей достижение целевых показателей программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации на 2018 год. | контрольная точка результата | 10.03.2018 |
|  | Администрацией Кемеровской области и Администрацией Новокузнецкого городского округа обеспечено заключение контрактов на выполнение мероприятий, необходимых для достижения целевых показателей программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации на 2018 гВ Минтранс России представлен сводный календарный план выполнения мероприятий программы комплексного развития транспортной инфраструктуры на 2018 год, содержащий в том числе сведения о натуральных показателях объемов работ в отношении которых заключены соответствующие контракты, стоимости фактически заключенных контрактов. | контрольная точка результата | 01.05.2018 |
|  | Администрацией Кемеровской области в полном объеме в отношении городской агломерации Новокузнецкий городской округ в полном объеме актуализированы и утверждены:- документы территориального планирования;- программы комплексного развития транспортной инфраструктуры;- комплексные схемы организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом, в том числе учитывающие пригородные перевозки;- комплексные схемы организации дорожного движения. | контрольная точка результата | 02.07.2018 |
|  | Субъектом Российской Федерации разработан и представлен в Минтранс России проект программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации, актуализованный с учетом принятых документов территориального планирования, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, комплексных схем организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом, в том числе учитывающих пригородные перевозки, комплексных схем организации дорожного движения и содержащий детализированные предложения по реализации второго этапа приоритетного проекта, в том числе сведения о необходимом финансовом обеспечении. | контрольная точка результата | 02.07.2018 |
|  | На уровне субъекта Российской Федерации с участием представителей общественности осуществлено рассмотрение результатов реализации программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации за 2018 год, при необходимости подготовлены предложения по корректировке указанной программы. | контрольная точка результата  | 23.10.2018 |
|  | Субъектом Российской Федерации обеспечено выполнение мероприятий, предусмотренных программой комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации на 2018 г., в том числе приемка выполнения соответствующих работ. | контрольная точка показателя | 01.11.2018 |
|  | В государственную программу субъекта Российской Федерации в качестве аналитического приложения включена актуализированная с учетом реализации второго этапа приоритетного проекта программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации. | контрольная точка результата | 26.12.2018 |
|  | С Росавтодором заключено соглашение о предоставлении бюджету субъекта Российской Федерации межбюджетных трансфертов для оказания поддержки реализации государственной программы субъекта Российской Федерации, предусматривающей достижение целевых показателей программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации на 2019 год.В Минтранс России представлен сводный календарный план выполнения соответствующих работ. | контрольная точка результата | 10.02.2019 |
|  | С необходимыми органами местного самоуправления заключены соглашения о предоставлении местным бюджетам межбюджетных трансфертов для оказания поддержки реализации государственной программы субъекта Российской Федерации, предусматривающей достижение целевых показателей программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации на 2019 год. | контрольная точка результата | 10.03.2019 |
|  | Субъектом Российской Федерации и органами местного самоуправления обеспечено заключение контрактов на выполнение мероприятий, необходимых для достижения целевых показателей программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации на 2019 г.В Минтранс России представлен сводный календарный план выполнения мероприятий программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации на 2019 год, содержащий в том числе сведения о натуральных показателях объемов работ в отношении которых заключены соответствующие контракты, стоимости фактически заключенных контрактов. | контрольная точка результата | 01.05.2019 |
|  | В городской агломерации в пилотную эксплуатацию введена интеллектуальная система управления дорожным движением и объектами транспортной инфраструктуры:- ведение реестра объектов дорожно-транспортной инфраструктуры с гео-привязкой;- прогнозирование движения транспортных потоков;- планирование дорожных работ и контроль за их выполнением;- учет, ведение и актуализация программ комплексного развития транспортной инфраструктуры;- учет, ведение и актуализация планов организации дорожного движения;- управление транспортными потоками;- обеспечение двусторонних связей с пользователями автомобильных дорог в том числе посредством использования автоматизированных мобильных приложений;- синхронизацию и верификацию имеющихся данных путем организации информационного обмена с другими информационными системами, в том числе создаваемыми на уровня Российской Федерации.  | контрольная точка результата | 01.07.2019 |
|  | На уровне субъекта Российской Федерации с участием представителей общественности осуществлено рассмотрение результатов реализации программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации за 2019 год, при необходимости подготовлены предложения по корректировке указанной программы. | контрольная точка результата  | 23.10.2019 |
|  | Субъектом Российской Федерации обеспечено выполнение мероприятий, предусмотренных программой комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации на 2019 г., в том числе приемка выполнения соответствующих работ. | контрольная точка показателя | 01.11.2019 |
|  | С Росавтодором заключено соглашение о предоставлении бюджету субъекта Российской Федерации межбюджетных трансфертов для оказания поддержки реализации государственной программы субъекта Российской Федерации, предусматривающей достижение целевых показателей программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации на 2020 год.В Минтранс России представлены сводный календарный план выполнения соответствующих работ. | контрольная точка результата | 10.02.2020 |
|  | С необходимыми органами местного самоуправления заключены соглашения о предоставлении местным бюджетам межбюджетных трансфертов для оказания поддержки реализации государственной программы субъекта Российской Федерации, предусматривающей достижение целевых показателей программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации на 2020 год. | контрольная точка результата | 10.03.2020 |
|  | Субъектом Российской Федерации и органами местного самоуправления обеспечено заключение контрактов на выполнение мероприятий, необходимых для достижения целевых показателей программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации на 2020 г.В Минтранс России представлен сводный календарный план выполнения мероприятий программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации на 2020 год, содержащий в том числе сведения о натуральных показателях объемов работ в отношении которых заключены соответствующие контракты, стоимости фактически заключенных контрактов. | контрольная точка результата | 01.05.2020 |
|  | В городской агломерации в полном объеме внедрена интеллектуальная система управления дорожным движением и объектами транспортной инфраструктуры в том числе со следующим функционалом:- ведение реестра объектов дорожно-транспортной инфраструктуры с гео-привязкой;- прогнозирование движения транспортных потоков;- планирование дорожных работ и контроль за их выполнением;- учет, ведение и актуализация программ комплексного развития транспортной инфраструктуры;- учет, ведение и актуализация планов организации дорожного движения;- управление транспортными потоками;- обеспечение двусторонних связей с пользователями автомобильных дорог в том числе посредством использования автоматизированных мобильных приложений;- синхронизацию и верификацию имеющихся данных путем организации информационного обмена с другими информационными системами, в том числе создаваемыми на уровня Российской Федерации.  | контрольная точка результата | 01.07.2020 |
|  | Субъектом Российской Федерации обеспечено выполнение мероприятий, предусмотренных программой комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации по состоянию на 1 августа 2020 г. (Оценка производится на основании сводных календарных планов выполнения соответствующих работ).  | контрольная точка показателя  | 03.08.2020 |
|  | На уровне субъекта Российской Федерации с участием представителей общественности осуществлено рассмотрение результатов реализации программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации за 2020 год, при необходимости подготовлены предложения по корректировке указанной программы. | контрольная точка результата  | 23.10.2020 |
|  | Субъектом Российской Федерации обеспечено выполнение мероприятий, предусмотренных программой комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации на 2020 г., в том числе приемка выполнения соответствующих работ. | контрольная точка показателя | 01.11.2020 |
|  | С Росавтодором заключено соглашение о предоставлении бюджету субъекта Российской Федерации межбюджетных трансфертов для оказания поддержки реализации государственной программы субъекта Российской Федерации, предусматривающей достижение целевых показателей программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации на 2021 год.В Минтранс России представлены сводный календарный план выполнения соответствующих работ. | контрольная точка результата | 10.02.2021 |
|  | С необходимыми органами местного самоуправления заключены соглашения о предоставлении местным бюджетам межбюджетных трансфертов для оказания поддержки реализации государственной программы субъекта Российской Федерации, предусматривающей достижение целевых показателей программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации на 2021 год. | контрольная точка результата | 10.03.2021 |
|  | Субъектом Российской Федерации и органами местного самоуправления обеспечено заключение контрактов на выполнение мероприятий, необходимых для достижения целевых показателей программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации на 2021 г.В Минтранс России представлен сводный календарный план выполнения мероприятий программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации на 2021 год, содержащий в том числе сведения о натуральных показателях объемов работ в отношении которых заключены соответствующие контракты, стоимости фактически заключенных контрактов. | контрольная точка результата | 01.05.2021 |
|  | На уровне субъекта Российской Федерации с участием представителей общественности осуществлено рассмотрение результатов реализации программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации за 2021 год, при необходимости подготовлены предложения по корректировке указанной программы. | контрольная точка результата  | 01.10.2021 |
|  | Субъектом Российской Федерации обеспечено выполнение мероприятий, предусмотренных программой комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации на 2021 г., в том числе приемка выполнения соответствующих работ. | контрольная точка показателя | 01.11.2021 |
| **4. БЮДЖЕТ ПРИОРИТЕТНОГО ПРОЕКТА**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Источники финансирования |  | Всего |
| I этап | II этап | III этап |
| 2017 г. | 2018 г. | 2019 г. | 2020 г. | 2021 г. | 2022 г. | 2023 г. | 2024 г. | 2025 г. |
| Бюджетные источники, млн руб. | Федеральный бюджет | 625 | 730 | 680\* | 680\* | 680\* | 680\*\* | 680\*\* | 680\*\* | 680\*\* | 6115 |
| Консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации (суммы - не менее указанных) | 625 | 730 | 680\* | 680\* | 680\* | 680\*\* | 680\*\* | 680\*\* | 680\*\* | 6115 |
| Внебюджетные источники, млн руб. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ИТОГО, млн. рублей | 1250 | 1460 | 1360 | 1360 | 1360 | 1360 | 1360 | 1360 | 1360 | 12230 |

\* - указанные объемы финансирования приведены справочно, данные объемы предполагается уточнить в рамках подготовки корректировки паспорта приоритетного проекта и программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских агломераций в части реализации II этапа приоритетного проекта.\*\* - указанные объемы финансирования приведены справочно, данные объемы предлагается уточнить в рамках подготовки корректировки паспорта приоритетного проекта и программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских агломераций в части реализации III этапа приоритетного проекта. |
| **5. Ключевые риски и возможности**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование риска/возможности | Мероприятия по предупреждению риска/реализации возможности |
| Ключевые риски |
|  | Возникновение бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования дорожной отрасли | Применение менее затратных технологий, оптимизация проектных решений, оптимизация количества выполняемых работ, привлечение внебюджетного финансирования (с последующим возвратом за счет эксплуатации полученных результатов на платной основе), размещение облигационных займов |
|  | Риск ухудшения социально-экономической ситуации в стране, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности | Привлечение инвестиций в городскую агломерацию, увеличение внебюджетных источников финансирования в т.ч. на основании муниципально-частного партнерства |
|  | Недостаточная пропаганда безопасного дорожного движения и культурного поведения участников дорожного движения | Поощрение и развитие негативного отношения к нарушителям ПДД |
|  | Нарушение сроков разработки программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских агломераций, нормативных правовых актов и иных документов, требующихся для реализации приоритетного проекта | Работа с федеральными органами исполнительной власти, администрациями субъектов Российской Федерации и иными участниками приоритетного проекта в части формирования детальных планов разработки и принятия нормативных правовых актов и иных документов, требующихся для реализации приоритетного проекта, предусматривающих распределение функционала при разработке соответствующих документов с целью оптимизации сроков разработки |
| Ключевые возможности |
|  | Поступление дополнительного финансирования в дорожные фонды в размере 1% от акцизов | Формирование первоочередных планов по распределению финансирования |
|  | Увеличение доли протяженности УДС, соответствующей нормативу | Выполнение всего перечня мероприятий по содержанию и ремонту УДС |
|  | Увеличение доли водителей, соблюдающих ПДД | Ликвидация мест концентрации ДТП |
|  | Устранение перегрузки дорожной сети | Строительство новых дорог и развязок, оптимизация организации дорожного движения |

**5. ОПИСАНИЕ ПРИОРИТЕТНОГО ПРОЕКТА** |
| Связь с государственными программами Российской Федерации | Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы»;Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах».Федеральная целевая программа «Устойчивое развитие сельских территорий на 2014-2017 годы и на период до 2020 года» (подпрограмма по развитию сельских дорог). |
| Формальные основания для инициации | - поручение Председателя Правительства Российской Федерации Д.А. Медведева от 3 августа 2016 г. № ДМ-П6-4620 об исполнении решений, принятых на заседании Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и приоритетным проектам 13 июля 2016 г. (протокол № 1, Пр-1454 от 27 июля 2016 г.);- поручение Председателя Правительства Российской Федерации Д.А. Медведева от 15 октября 2016 г. № ДМ-П6-6192 об исполнении решений, принятых на заседании Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и приоритетным проектам 21 сентября 2016 г. (протокол № 2, Пр-1919 от 6 октября 2016 г.). |
| Дополнительная информация | Цели Проекта достижимы при условии удовлетворения следующих требований:- наличие достаточного объема финансовых ресурсов;- наличие развитого рынка услуг, связанных с дорожным хозяйством |

#### ОБОСНОВАНИЕ ПАСПОРТА ПРИОРИТЕТНОГО ПРОЕКТА

#### «Комплексное развитие агломерации Новокузнецкий городской округ»

1. **Структурная декомпозиция результатов (продукта) проекта**
2. **Календарный план-график работ проекта**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Наименование | Длитель-ность, дней | Начало | Окончание | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| IV | I | II | III | IV | I | II | III | IV | I | II | III | IV | I | II | III | IV | I | II | III | IV |
| 1 | В Минтранс России представлен согласованный проект программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации Новокузнецкий городской округ в рамках приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» (далее – программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации). | 6 | 24.11.16 | 31.01.17 |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| 2.               | В государственную программу Кемеровской области в качестве аналитических приложений включена программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации. | 18 | 02.12.16 | 15.02.17 |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| 3.               | С Росавтодором заключено соглашение о предоставлении бюджету Администрации Кемеровской Российской Федерации межбюджетных трансфертов для оказания поддержки реализации государственной программы субъекта Российской Федерации, предусматривающей достижение целевых показателей программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации | 50 | 01.01 | 17.02. |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| 4.               | С Администрацией Новокузнецкого городского округа заключены соглашения о предоставлении местным бюджетам межбюджетных трансфертов для оказания поддержки реализации государственной программы субъекта Российской Федерации, предусматривающей достижение целевых показателей программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации на 2017 год. |   | 01.03 | 10.03 |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| 5.               | Администрацией Кемеровской области и Администрацией Новокузнецкого городского округа обеспечено заключение контрактов на выполнение мероприятий, необходимых для достижения целевых показателей программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации на 2017 г | 20 | 27.07. |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| В Минтранс России представлен сводный календарный план выполнения мероприятий программы комплексного развития транспортной инфраструктуры на 2017 год, содержащий в том числе сведения о натуральных показателях объемов работ в отношении которых заключены соответствующие контракты, стоимости фактически заключенных контрактов. | 15.06 |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| 6.               | Администрацией Кемеровской области утверждена дорожная карта по актуализации и утверждению: | 23 | 21.03 | 02.17 |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| - документов территориального планирования; |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| - программ комплексного развития транспортной инфраструктуры; |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| - комплексных схем организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом, в том числе учитывающих пригородные перевозки; |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| - комплексных схем организации дорожного движения. |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| 7.               | На уровне субъекта Российской Федерации с участием представителей общественности осуществлено рассмотрение результатов реализации программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городских агломераций за 2017 год, при необходимости подготовлены предложения по корректировке указанных программ. | 32 | 01.09 | 02.10 |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| 8.               | Администрацией Кемеровской области обеспечено выполнение мероприятий, предусмотренных программой комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации на 2017 г., в том числе приемка выполнения соответствующих работ. | 30 | 01.10 | 01.11 |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| 18.            | В государственную программу субъекта Российской Федерации в качестве аналитического приложения включена актуализированная с учетом реализации второго этапа приоритетного проекта программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации. | 26 | 01.12.18 | 15.02.19 |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| 22.            | В городской агломерации в пилотную эксплуатацию введена интеллектуальная система управления дорожным движением и объектами транспортной инфраструктуры | 365 | 01.07.2018 | 01.07.2019 |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| 29.            | В городской агломерации в полном объеме внедрена интеллектуальная система управления дорожным движением и объектами транспортной инфраструктуры  | 365 | 01.07.19 | 01.07.2020 |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |

**Этапы и контрольные точки**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Наименование | Тип (завершение этапа/контрольная точка) | Срок | Ответственный | Уровень контроля |
| 1 | В Минтранс России представлен согласованный проект программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации Новокузнецкий городской округ в рамках приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» (далее – программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации). | Контрольная точка | 31.01.17 | АКО | повышенный |
| 2 | В государственную программу Кемеровской области в качестве аналитических приложений включена программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации. | Контрольная точка | 15.02.17 | АКО | повышенный |
| С Росавтодором заключено соглашение о предоставлении бюджету Администрации Кемеровской Российской Федерации межбюджетных трансфертов для оказания поддержки реализации государственной программы субъекта Российской Федерации, предусматривающей достижение целевых показателей программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации | Контрольная точка | 17.02. | Росавтодор, АКО | повышенный |
| 4 | С Администрацией Новокузнецкого городского округа заключены соглашения о предоставлении местным бюджетам межбюджетных трансфертов для оказания поддержки реализации государственной программы субъекта Российской Федерации, предусматривающей достижение целевых показателей программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации на 2017 год. | Контрольная точка | 10.03 | АКО, Администрация г. Новокузнецка | повышенный |
| 5 | Администрацией Кемеровской области и Администрацией Новокузнецкого городского округа обеспечено заключение контрактов на выполнение мероприятий, необходимых для достижения целевых показателей программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации на 2017 г | Контрольная точка | 27.07.2017 | Администрация г. Новокузнецка | повышенный |
| 6 | В Минтранс России представлен сводный календарный план выполнения мероприятий программы комплексного развития транспортной инфраструктуры на 2017 год, содержащий в том числе сведения о натуральных показателях объемов работ в отношении которых заключены соответствующие контракты, стоимости фактически заключенных контрактов. | Контрольная точка | 27.07.2017 | АКО, Администрация г. Новокузнецка | повышенный |
| 7 | Администрацией Кемеровской области утверждена дорожная карта по актуализации и утверждению: | Контрольная точка | 28.04.2017 | АКО, Администрация г. Новокузнецка | повышенный |
| 8 | На уровне субъекта Российской Федерации с участием представителей общественности осуществлено рассмотрение результатов реализации программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городских агломераций за 2017 год, при необходимости подготовлены предложения по корректировке указанных программ. | Контрольная точка | 23.10 | АКО, Администрация г. Новокузнецка | повышенный |
| 9 | Администрацией Кемеровской области обеспечено выполнение мероприятий, предусмотренных программой комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации на 2017 г., в том числе приемка выполнения соответствующих работ. | Контрольная точка | 01.11 | АКО, Администрация г. Новокузнецка | повышенный |
| 10 | В государственную программу субъекта Российской Федерации в качестве аналитического приложения включена актуализированная с учетом реализации второго этапа приоритетного проекта программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации. | Контрольная точка | 15.02.19 | АКО, Администрация г. Новокузнецка | повышенный |
| 11 | В городской агломерации в пилотную эксплуатацию введена интеллектуальная система управления дорожным движением и объектами транспортной инфраструктуры | Контрольная точка | 01.07.2019 | Администрация г. Новокузнецка | повышенный |
| 13 | В городской агломерации в полном объеме внедрена интеллектуальная система управления дорожным движением и объектами транспортной инфраструктуры  | Контрольная точка | 01.07.2020 | Администрация г. Новокузнецка | повышенный |

1. **Реестр заинтересованных сторон**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Организация | Представитель интересов(ФИО, должность) | Ожидание от реализации проекта |
| 1. | Правительство Российской Федерации | Председатель правительства Медведев Д.А. | Развитие экономики региона, увеличение ВВП, снижение смертности населения, увеличение поступление в бюджет, увеличение удовлетворенности населения состоянием транспортной инфраструктуры городских агломераций |
| 2. | Администрация Кемеровской области | Заместитель губернатора Кудряшов Д. С. | Развитие городской агломерации, развитие УДС, привлечение в регион дополнительных инвестиций, развитие субъектов малого предпринимательства, обеспечение безопасности и сохранение жизни граждан |
| 3. | Администрация г. Новокузнецка | Глава Кузнецов С.Н. | Развитие городской агломерации, развитие УДС, привлечение в город дополнительных инвестиций, увеличение поступлений в местный бюджет, развитие субъектов малого предпринимательства, обеспечение безопасности и сохранение жизни горожан, удовлетворенность жителей по выполненным мероприятиям  |
| 4. | Управление дорожно-коммунального хозяйства администрации г. Новокузнецка (УДКХиБ)  | Начальник Горшенин А.В.  | Приведение в соответствие с требованиями нормативных документов УДСОбеспечение безопасности дорожного движения, снижение кол-ва обращений граждан на неудовлетворительное состояние УДС |

1. **Реестр рисков проекта**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование риска | Ожидаемые последствия  | Мероприятияпо реагированию | Вероятность наступления | Уровень влияния на проект |
| 1 | Возникновение бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования дорожной отрасли | Отсутствие возможности погашения сложившейся кредиторской задолженности | Формирование графиков погашения кредиторской задолженности | Высокая вероятность | высокий |
| 2 | Риск ухудшения социально-экономической ситуации в стране, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности;  |  Снижение поступления в бюджет, корректировка и секвистир ование бюджета |  Привлечение инвестиций в городскую агломерацию , увеличение внебюджетных источников финансирования в т.ч. на основании муниципально -частного партнерства  | высокая | средний |
| 3 |  Риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым; |  рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования; |   |  низкая | средняя |
| 4 | Недостаточная пропаганда безопасного дорожного движения и культурного поведения участников дорожного движения | Рост ДТП, отсутствие механизмов на снижение причин ДТП, где присутствует человеческий фактор | Поощрение и развитие негативного отношения к нарушителям ПДД  |  |  |
| 5 | Рост кол-ва автомобилей  | Увеличение интенсивности, рост участков перегруженных дорожным движением | Строительство новых дорог, расширение проезжей части, развитие общественных перевозок | высокая | высокий |

1. **Реестр возможностей проекта**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование возможности | Ожидаемые эффекты | Мероприятияпо реализации возможностей | Вероятность наступления | Уровень влияния на проект |
| 1 | Поступление дополнительного финансирования в дорожные фонды в размере 1% от акцизов | Увеличение финансирования на реализацию программы Комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации | Формирование первоочередных планов по распределению финансирования | высокая | высокая |
| 2 |  Увеличение доли УДС соответствующие нормативу |  Снижение затрат на ремонт, содержание, снижение кол-ва ДТП, улучшение делового климата, удовлетворенность населения |  Выполнение всего перечня мероприятий по содержанию и ремонту УДС | высокая | высокий |
| 3 |  Увеличение доли водителей соблюдающие ПДД |  Сохранение жизни и здоровья, снижение мест концентрации ДТП, сохранение жизни и здоровья граждан |  Ликвидация мест концентрации ДТП | средняя | высокий |
| 4 |  Устранение перегрузки дорожной сети | Снижение необоснованных задержек автотранспорта, снижение затрат на топливо, улучшение экологии, улучшение качества жизни граждан  |  Строительство новых дорог и развязок, оптимизация организации дорожного движения | средняя | средний |

1. **Бюджет проекта**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Источники финансирования |  | Всего |
| I этап | II этап | III этап |
| 2017 г. | 2018 г. | 2019 г. | 2020 г. | 2021 г. | 2022 г. | 2023 г. | 2024 г. | 2025 г. |
| Бюджетные источники, млн руб. | Федеральный бюджет | 625 | 730 | 680\* | 680\* | 680\* | 680\*\* | 680\*\* | 680\*\* | 680\*\* | 6115 |
| Консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации (суммы - не менее указанных) | 625 | 730 | 680\* | 680\* | 680\* | 680\*\* | 680\*\* | 680\*\* | 680\*\* | 6115 |
| Внебюджетные источники, млн руб. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ИТОГО, млн. рублей | 1250 | 1460 | 1380 | 1380 | 1380 | 1380 | 1380 | 1380 | 1380 | 12370 |

**2. Состояние улично-дорожной сети. Характеристика проблемы обеспечения безопасности дорожного движения**

Город Новокузнецк- крупнейший по численности населения город Кемеровской области (551,2 тыс. человек), административный центр Новокузнецкого муниципального района Кемеровской области. Вокруг города сформировалась полицентрическая **Новокузнецкая агломерация с численности человек более 1,3 млн. человек.** Является одной из немногих агломераций-миллионеров при российских городах -немиллионерах. Новокузнецкая агломерация превосходит расположенную на севере Кемеровской области [Кемеровскую агломерацию](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B5%D0%BC%D0%B5%D1%80%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%B0%D0%B3%D0%BB%D0%BE%D0%BC%D0%B5%D1%80%D0%B0%D1%86%D0%B8%D1%8F) как по численности населения, так и по промышленному потенциалу, и является основой экономики Кемеровской области и Кузбасского [ТПК](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D0%B5%D1%80%D1%80%D0%B8%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B8%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%BE-%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%B8%D0%B7%D0%B2%D0%BE%D0%B4%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D0%BA%D0%BE%D0%BC%D0%BF%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%81)

Таблица № 1 -Количественные показатели улично-дорожной сети Новокузнецкой агломерации

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Показатель** | **Ед. измерения** | **Базовое значение (2016г.)** |
|
| **Общая протяженность дорожной сети городской агломерации,** | км | 575 |
| **в том числе:** |
| автомобильные дороги общего пользования федерального значения | км | --- |
| автомобильные дороги общего пользования регионального/ межмуниципального значения | км | 201 |
| автомобильные дороги общего пользования местного значения и улицы | км | 374 |
| **Доля протяженности дорожной сети городских агломераций, соответствующих нормативным требованиям к их транспортно-эксплуатационному состоянию,** | % | 37,4 |
| **в том числе** | км | 219 |
|  | м2 | 1752000 |
| автомобильные дороги общего пользования федерального значения | % | --- |
| км | --- |
| м2 | --- |
| автомобильные дороги общего пользования регионального/ межмуниципального значения | % | 44,8 |
| км | 90 |
| м2 | 630000 |
| автомобильные дороги общего пользования местного значения и улицы | % | 34 |
| км | 129 |
| м2 | 1122000 |

Через Новокузнецкую агломерацию проходят дороги регионального значения:

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование** | **Протяженность** |
| **а/д "Ленинск-Кузнецк-Новокузнецк-Междуреченск" с км 121 по км 133; с км 156 по км199+440 в т.ч.:** | **56,4** |
| а/д "Ленинск-Кузнецк-Новокузнецк-Междуреченск" от кольцевой развязки до поворота на аэропорт г.Новокузнецк | 3,54 |
| а/д "Ленинск-Кузнецк-Новокузнецк-Междуреченск" от кольцевой развязки до поворота "Стелла "Орденоносный Новокузнецк" (кроме участков км126-км128+300, км129+700-км130+200) | 3,902 |
| Подъезд к аэропорту г. Новокузнецк | 0,96 |
| **а/д "Новокузнецк-Осинники" с км 0 по км 15** | **15** |
| **а/д "Бийск-Мартыново-Кузедеево-Новокузнецк" с км 200 по км 246 в т.ч.:** | **50** |
| а/д "Бийск-Мартыново-Кузедеево-Новокузнецк" км241+700 -км242+090  | 0,39 |
| Примыкание к а/д "Бийск-Мартыново-Кузедеево-Новокузнецк" до п.Таргайский Дом Отдыха | 4 |
| **Кузедеево - Мундыбаш - Таштагол до поворота на пгт.Мундыбаш км 0 - км 26** | **26** |
| **Обход г. Новокузнецка км 0-км 49,6. Развязки 4км** | **53,6** |
| Обход г. Новокузнецка от кольцевой развязки до транспортной развязки на км4+185 | 4 |
| Обход г. Новокузнецка. Транспортная развязка км 26+665 (в том числе Бийск-Мартыново-Кузедеево-Новокузнецк км.238+800- км 239+977) | 2,867 |
| Итого | 201 |

Обследование существующей интенсивности движения на основных узлах пересечений транспортной сети города Новокузнецка было проведено с целью установления наиболее полной и достоверной информации об объемах и распределении транспортных средств на магистральной улично-дорожной сети для выявления характера часового распределения потоков в течение основного суточного периода и установления периода их максимальной интенсивности (часов пик).

На основе анализа исходных данных был определен временной период, когда наблюдается максимальный транспортный поток на улично-дорожной сети: с 6.30 до 9.30 утром и 16.00 до 19.00 вечером.

Общая протяженность перегруженных участков составляет 11,53 км. Основные места скопления автотранспорта это Кузнецкий мост, перекрестки в т.ч. перекрестки с круговым движением, северный и южный выезд из Новокузнецкой агломерации.

#### 2.1 Аналитический обзор состояния аварийности в агломерации

Ежегодно в городе Новокузнецке в результате дорожно-транспортных происшествий погибают или получают ранения сотни человек. За последние 10 лет (2006 – 2015) в результате дорожно-транспортных происшествий в городе Новокузнецке погибли 543 и ранены 6565 человек. За указанный период погибли 18 детей в возрасте до 16 лет, ранены 648 несовершеннолетних. В результате дорожно-транспортных происшествий и их последствий за 2006 – 2015 годы пострадали 7108 человек, тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий составила 76 погибших человек на 1000 пострадавших.

В 2014 году на территории города Новокузнецка зарегистрировано 542 дорожно-транспортных происшествия (в 2013 году – 561, минус 3,4 процента), в которых погибли 46 человек (за этот же период 2013 года погибли 49 человек (минус 6,1 процента)) и 684 человека (в 2013 году – 754, минус 9,3 процента) ранены. Тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий составила 63 (в 2013 году – 61) погибших человека на 1000 пострадавших.

За 12 месяцев 2015 года на территории города Новокузнецка зарегистрировано 508 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 33 человека и 648 человек ранены. Тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий составила 48 погибших человек на 1000 пострадавших.

За 9 месяцев 2016 года на территории города Новокузнецка зарегистрировано 326 дорожно-транспортных происшествий (в 2015 году – 376, минус 13,4 процента), в которых погиб 21 человек (за этот же период 2015 года погибли 27 человек, минус 22,1 процента) и 436 человек (в 2015 году – 469, минус 7 процентов) ранены. Тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий составила 43 (в 2015 году – 54) погибших человека на 1000 пострадавших.

За 9 месяцев 2017 года на территории города Новокузнецка зарегистрировано 7062 дорожно-транспортных происшествий (в 2016 году – 6889 плюс 2,5 процента), в которых погиб 11 человек (за этот же период 2016 года погибли 21 человек, минус 47,62 процента) и 426 человек (в 2016 году – 436, минус 2,3 процентов) ранены.

Несмотря на наметившееся незначительное, за последние 3 года (2013 – 2017), снижение основных показателей аварийности, уровень травматизма от дорожно-транспортных происшествий в городе Новокузнецке остается высоким.

Основными недостатками транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети в местах совершения дорожно-транспортных происшествий являются: отсутствие, плохая видимость горизонтальной дорожной разметки (26%), дефекты покрытия (4%), недостатки зимнего содержания (5%), отсутствие дорожных знаков в необходимых местах (20%), отсутствие пешеходных ограждений в необходимых местах (7%), отсутствие освещения (7%).

#### 2.1.1Выводы о тенденциях изменения основных показателей аварийности за последние 3 года

На основании анализа распределения ДТП на УДС Новокузнецкого городского округа можно сделать выводы, что основные ДТП с материальным ущербом происходят на перекрестках в т.ч. перекрестках с круговым движением.

 В 2015г. кол-во аварийно-опасных участках (мест концентрации ДТП составило 23 единицы, за 11 месяцев 2016г. было зарегистрировано 27 мест концентрации ДТП.

Основным видом дорожно-транспортных происшествий остаётся «наезд транспортного средства на пешехода». В результате анализа зарегистрированных на территории города Новокузнецка установлено, что ежегодно в городе Новокузнецке регистрируется более 40 процентов дорожно-транспортных происшествий указанного вида от общего числа зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий, а в зимние месяцы этот показатель достигает 70 процентов. При этом не более 20 процентов дорожно-транспортных происшествий в результате «наезда транспортного средства на пешехода» регистрируются по вине пешеходов, около 80 процентов дорожно-транспортных происшествий – по вине водителей. Одной из основных причин наездов транспортных средств на пешеходов является нарушение водителями правил проезда пешеходных переходов (около 20 процентов дорожно-транспортных происшествий, зарегистрированных по вине водителей).

#### 3. Цели, задачи и целевые показатели ПКРТИ.

Главная цель программы -развитие улично-дорожной сети Новокузнецкого городской агломерации и обеспечение безопасности дорожного движения. Для реализации поставленной цели необходимо осуществить переход от задачи направленной только на поддержание и сохранения улично-дорожной сети в нормативном состоянии к задачам: развития транспортной инфраструктуры, обеспечения безопасности дорожного движения, приведение дорожной сети в нормативное состояние, устранение перегрузки дорожной сети городской агломерации, повышения уровня удовлетворенности жителей и прозрачности действий субъекта Российской Федерации в лице Новокузнецкого городского округа, сохранения жизни и здоровья жителей в т.ч. детей.

 Для реализации главной цели и поставленных задач разработаны и утверждены следующие целевые показатели:

**Таблица №2**-Целевые показатели.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Тип показателя (основной, аналитический, показатель второго уровня) | Базовое значение(2016 год) | Период, год |
| 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2025(прогнозное) |
| Доля протяженности дорожной сети городских агломераций, соответствующих нормативным требованиям к их транспортно-эксплуатационному состоянию, % | основной | 37,4 | 47,3 | 62,6 | 67,4 | 70 | 87 |
| Снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети городских агломераций, % | основной | 100 | 66,67 | 48,15 | 30,26 | 26 | 15 |
| Доля протяженности дорожной сети городских агломераций, работающих в режиме перегрузки в «час-пик», % | Показатель второго уровня | 78 | 77 | 75 | 72 | 70 | 60 |
| Доля граждан, отметивших улучшение ситуации на дорожной сети городских агломераций (в части состояния дорожной сети и уровня безопасности дорожного движения), % | Показатель второго уровня | 0 | 20 | 40 | 50 | 55 | 65 |

Доля протяженности дорожной сети городских агломераций, соответствующих нормативным требованиям к их транспортно-эксплуатационному состоянию, %. Расчет целевого показателя будет складываться из следующих параметров:

Дп=Дн\*100/Оп

Дп -доля автомобильных дорог общего пользования местного значения

Дн -протяженность дорог находящихся в нормативном состоянии

Оп- это общая протяженность автомобильных дорог. За 100% показателей берется протяженность УДС находящиеся на балансе УДКХиБ -508 км

Снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети городских агломераций, %. Расчет целевого показателя будет складываться из следующих параметров:

МКдтп=МКтек.\*100 /МКдтп2016

МКдтп- снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий

МКтек- количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий на текущую дату.

МКдтп2016-- количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий на 2016. За 100% показателей берется 27 мест концентрации ДТП зарегистрированные в 2016г.

**Доля дорожной сети, функционирующей в режиме перегрузки в «час-пик»** в %. Данный аналитический показатель будет фиксироватся путем подсчета протяженности заторов и пробок в «часы пик» на улично-дорожной сети г. Новокузнецка. Показатель рассчитывается в процентном соотношении от обшей протяженности улиц подверженных затору, от протяженности участка затора и пробки, которая наблюдается в течении 10 дней с 8 до 10 утра и с 17 до 19 вечера в будние дни.

Доля граждан, отметивших улучшение ситуации на дорожной сети городских агломераций (в части состояния дорожной сети и уровня безопасности дорожного движения), %. Данный показатель будет фиксироваться путем опроса опубликованного на сайте «Электронный Новокузнецк».

Дг=По\*100/Оч

Дг-доля граждан отметившая улучшения дорожной ситуации

По- положительные оценки

Оч -общее число проголосовавших.

Показатели программы комплексного развития транспортной инфраструктуры
Новокузнецкой городской агломерации

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показатель** | **Ед. измерения** | **Тип** | **Базовое значение (2016г.)** | **Год** |
| **показателя** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2025** |
| **Общая протяженность дорожной сети городской агломерации,** | км | справочный | 575 | 575 | 575 | 575 | 575 | 575 |
| **в том числе:** |
| автомобильные дороги общего пользования федерального значения | км | справочный | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|
|
| автомобильные дороги общего пользования регионального/ межмуниципального значения | км | справочный | 201 | 201 | 201 | 201 | 201 | 201 |
| автомобильные дороги общего пользования местного значения и улицы | км | справочный | 374 | 374 | 374 | 374 | 374 | 374 |
| **Доля протяженности дорожной сети городских агломераций, соответствующих нормативным требованиям к их транспортно-эксплуатационному состоянию,** | % | основной | 37,4 | 47,3 | 62,6 | 67,4 | 70 | 87 |
| **в том числе** | км | основной | 215 | 272 | 360 | 387 | 400 | 498 |
|   | м2 | основной | 1752000 | 2184000 | 2656000 | 2960000 | 3200000 | 3984000 |
| автомобильные дороги общего пользования федерального значения | % | основной | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| км | основной | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| м2 | основной | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| автомобильные дороги общего пользования регионального/ межмуниципального значения | % | основной | 44,8 | 44,8 | 55 | 64 | 64 | 64 |
| км | основной | 90 | 90 | 110 | 128 | 128 | 128 |
| м2 | основной | 630000 | 630000 | 801702 | 968369 | 968369 | 968369 |
| автомобильные дороги общего пользования местного значения и улицы | % | основной | 34,5 | 48,5 | 66,8 | 69,2 | 75 | 85 |
| км | основной | 125 | 181 | 250 | 258,9 | 280 | 318 |
| м2 | основной | 1122000 | 1554000 | 2026000 | 2330000 | 2360000 | 2724000 |
| **Количество мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети городских агломераций,** | шт | основной | 27 | 18 | 13 | 8 | 7 | 4 |
| **в том числе на:** | % | основной | 100 | 66,67 | 48,15 | 30 | 26 | 15 |
| автомобильных дорогах общего пользования федерального значения | шт | основной | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| % | основной | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| автомобильных дорогах общего пользования регионального/ межмуниципального значения | шт | основной | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| % | основной | 100 | 100 | 100 | 0 | 0 | 0 |
| автомобильных дорогах общего пользования местного значения и улицы | шт | основной | 26 | 17 | 12 | 8 | 7 | 4 |
| % | основной | 100 | 65 | 46 | 30 | 26 | 15 |
| **Доля протяженности дорожной сети городских агломераций, работающих в режиме перегрузки в «час-пик»** | % | показатель второго уровня | 78 | 77 | 75 | 72 | 70 | 60 |
|
| **Доля граждан, отметивших улучшение ситуации на дорожной сети городских агломераций (в части состояния дорожной сети и уровня безопасности дорожного движения), %** | % | показатель второго уровня | 0 | 20 | 40 | 50 | 55 | 65 |

#### 4. Комплексы мероприятий ПКРТИ

**4.1. Мероприятия по обеспечению необходимого уровня безопасности дорожного движения на дорожной сети городских агломераций**

Основными направлениями деятельности, способных улучшить ситуацию с дорожно-транспортной аварийностью в агломерации являются:

* Ликвидация мест концентрации ДТП;
* Формирование законопослушного поведения на дорогах;
* Совершенствование организации дорожного движения;
* Развитие специальных классов и автогородков для практического обучения безопасному поведению детей на дорогах.

Мероприятия, направленные на повышение уровня безопасности пешеходного движения

1. Разделение транспортных и пешеходных потоков.
2. Использование пешеходного тоннеля под железнодорожной станцией Новокузнецк-Пассажирский для пропуска пригородных пассажиропотоков.
3. Модернизация светофорных объектов.
4. Сооружение ограждений вдоль тротуаров на опасных участках.
5. Сооружение искусственных неровностей на дорогах вблизи образовательных учреждений, учреждений здравоохранения.
6. Установка дорожных знаков на опасных участках дорог.
7. Проведение мероприятий по снижению количества случаев парковки автомобилей на тротуарах, пешеходных переходах.

#### 4.1.1 Ликвидация мест концентрации ДТП

В рамках ликвидации мест концентрации ДТП разработан следующий комплекс мер, с разбивкой по срокам реализации. В первую очередь выполняются первоочередные мероприятия, не требующие значительных затрат, во вторую очередь выполняются мероприятия направленные на устранение причин ДТП, требующие разработки проектно-сметной документации и выполнение строительных видов работ.

#### 4.1.2Формирование законопослушного поведения на дорогах.

В данном разделе определен целый комплекс мероприятий направленный на формирование законопослушного поведения на дорогах:

1. **Информирование о необходимости соблюдения ПДД.** Для реализации данных мероприятий отделом пропаганды ОГИБДД по г. Новокузнецку, совместно с отделом образования, УДКХиБ и другими заитересованными сторонами проводится целый комплекс мероприятий в области информирования о необходимости соблюдения ПДД и профилактика детского дорожного травматизма.
2. **Информирование об изменении ОДД на УДС.** На основании анализа причин нарушения правил дорожного движения установлено, что большая часть водителей транспортных средств и пешеходов не сразу замечает изменения в организации дорожного движения. При изменении организации дорожного движения в первые дни вероятность совершения ДТП из за невнимательности участников движения возрастает более чем в 2 раза. С целью профилактики ДТП в период изменения ОДД Управление дорожно-коммунального хозяйства и благоустройства в обязательном порядке доводит через средства массовой информацию о планируемых изменений в области организации дорожного движения, ввода новых светофорных объектов, ремонтных работах и т.д.

УДКХиБ в 2016г. 142 материала, были размещены на Официальном сайте Администрации г. Новокузнецка и в средствах массовой информации: Ново-ТВ, ТВН, 10 канал, телеканал «Мой город» Город новостей, ВашГород, НК-ТВ.net, газета «Новокузнецк», «Кузнецкий рабочий», газета «Кузбасс», «Домовой экспресс», «АвтоРадио», «Радио Шансон», «Радио Сибирь», «Европа плюс» и многие другие. В соответствии с федеральным законом «Об обеспечении безопасности часть изменений связанных с введением одностороннего движения, введения ограничения движения и в части остановки и стоянки транспортных средств первый раз сообщается не менее чем за 20 дней до введения ограничения и дублируется за несколько дней до изменения ОДД. И практика такого информирования положительно себя зарекомендовала.

1. **Развитие специальных классов для практического обучения безопасному поведению детей на дорогах.** В настоящий момент существует несколько специализированных классов для практического обучения детей безопасному поведению на дорогах, на регулярной основе проводится конкурс юных инспекторов движения, ведется обучение в школах и детских садах. Будет продолжено модернизирование классов и автогородков для юных участников дорожного движения.

**4. Развитие системы фото/видео фиксации правонарушений** в т.ч. в части остановки и стоянки транспортных средств

**Таблица №3- Мероприятия по развитию системы фото/видео фиксации правонарушений**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №  | Наименование | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| п/п | I | II | III | IV | I | II | III | IV | I | II | III | IV | I | II | III | IV |
| 1 | Приобретение и поставка ИС «Крис-П» |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2 | Поставка АПК «Парк-Райт» |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 3 | Выполнение работ по переносу рубежа фотофиксации скоростного режима «Арена» с ул. Кирова на Кузнецкий мост; |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| 4 | Ремонт существующего ИС «Арена»; |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| 5 | Поставка, монтаж и текущее содержание (РИИС) Радиолокационных Имитаторов Измерителей Скорости |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| 6 | Выполнение работ по создание и внедрению в эксплуатацию дополнительных рубежей существующей системы контроля фото и видеофиксации нарушений скоростного режима. |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |

#### 4.2.3. Совершенствование организации дорожного движения (ОДД)

Совершенствование организации дорожного движения включают в себя целый комплекс мероприятий по организации дорожного движения а именно:

* Формирование проектов, программ и моделей улично-дорожной сети;
* Реконструкция УДС с целью приведения ее к требованиям нормативных документов такие как реконструкция остановок общественного транспорта, перенос пешеходных переходов;
* Сбор предложений, их анализ и выполнением малозатратных мероприятий по ОДД;
* Оптимизация режимов работы светофоров;
* Устранение «дорожных ловушек», устранение противоречий, не соответствий на некоторых участках УДС, которые не однозначно трактуют участники дорожного движения.

Так как эти мероприятия не являются исчерпывающими и идут совместно с мероприятиями по перегрузки дорожной сети городской агломерации, перечень конкретных мероприятий по совершенствованию и приведения в соответствие с требованием нормативных документов, а так же устранение перегрузок УДС на 2017г. 2018г. представлен ниже:

1. Строительство светофоров вызывного типа на пр-кте Дружбы 62, пр-кте Октябрьском 4, ул. Бардина 42.
2. Строительство светофора на перекрестке ул. Тореза- пр-кт Сов. Армия
3. Совершенствование системы пассажирских перевозок.

Мероприятия по УДС на период 2019-2020г.

1. Реконструкция пр-кта Металлургов, реконструкция светофорных объектов Металлургов -Суворова, Металлургов -Пионерский и Металлургов- Орджоникидзе.
2. Реконструкция Бызовского шоссе с работами по строительству линии наружного освещения, приведение остановок общественного транспорта к требованиям нормативных документов, строительством светофоров вызывного типа и расширением проезжей части до 4 полос.

Данный перечень не является исчерпывающим

#### 4.3 Устранение перегрузки дорожной сети городской агломерации

1. Паспортизация улично-дорожной сети
2. Строительство, реконструкция дорог, светофоров, остановок общественного транспорта и т.д. Внедрение преимущественно светофоров вызывного типа.
3. Локальное расширение проезжей части в местах скопления автотранспорта
4. Развитие системы АСУД и подключения к ней новых светофорных объектов
5. Развитие системы платных парковок
6. Совершенствование системы пассажирских перевозок:
* Интенсивное развитие троллейбусных линий на основных направлениях пассажиропотоков в пределах существующей и проектной застройки с поэтапной реализацией.
* Развитие автобусного сообщения. Приоритет использования автобусов большой вместимости взамен маршрутных такси и автобусов малой вместимости.
* Обеспечение приоритетных условий движения пассажирского общественного транспорта.
* Мероприятия по организации пешеходного и Велосипедного движения
* Мероприятия по строительству паркингов для легковых и грузовых автомобилей

Мероприятия для 2 этапа реализации проекта (до 2025 г.)

1. Ликвидация трамвайных путей по ул. Рудокопровая – ул. Димитрова, пр-кт Металлургов.
2. Спрямление трамвайных путей на Привокзальной площади и ул. Транспортной с целью возможности организации стояночных мест пригородных и междугородных автобусов.
3. Развитие автобусных линий как на застроенных территориях (в том числе удаленных мкр. таких как Листвяги, Притомский, Абагур, Абагурский, Соколиная гора), так и на вновь осваиваемых.
4. Развитие троллейбусных линий в Центральном и Куйбышевском районе по ул. Запорожская, Транспортная, пр. Курако, пр. Строителей, ул. Рудокопровая, ул. Димитрова. Организуемые маршруты должны дублировать в том числе и ликвидируемые трамвайные пути по пр. Курако, ул. Рудокопровая, ул. Димитрова и на Привокзальной площади.
5. Реконструкция с расширением отстойно-разворотных площадок общественного транспорта: на ост. Нижняя Колония (северо-восточнее пересечения ул. Хлебозаводская с ул. Музейная), на ул. В. Соломиной, ул. Л. Чайкиной.
6. Сооружение новых отстойно-разворотных площадок и станций конечных остановок общественного транспорта: в мкр. Листвяги, п. Загорский, на ул. Ленинской, ул. Гончарова, ул. Димитрова, в мкр. Абагурский, на продолжении ул. Гаванская, ул. Автодорожная, продолжении ул. Кольская, Кузнецком шоссе, Космическом шоссе.
7. Развитие троллейбусных линий, связывающих Новоильинский район и мкр. Абагур (Новый центр) с Центральным районом, а также по ул. Нижнепролетарской, для обслуживания Куйбышевского района.
8. Совершенствование материально-технической базы общественного транспорта. Обновление подвижного состава всех видов транспорта. Приоритетное использование подвижного состава большой вместимости, внедрение низкопольного подвижного состава (10–15 % от общего парка) с целью использования его маломобильными группами населения. Строительство троллейбусного депо в Новоильинском районе на ул. Чернышова.
9. Разработка Комплексной схемы развития всех видов городского пассажирского транспорта г. Новокузнецка, рассмотрение вопроса об организации выделенных полос общественного транспорта преимущественно на магистральной сети в Центральном районе города.
10. Благоустройство остановок общественного транспорта (сооружение и реконструкция крытых павильонов), сооружение новых остановок на организуемых маршрутах.

При реализации перечисленных мероприятий протяженность автобусных линий составит 317,0 км, троллейбусных – 61,7 км, трамвайных – 44,8 км. Плотность линий общественного транспорта составит 1,5 км/кв. км.

С момента утверждения Генерального плана в городе необходима реализация (имеются проектные проработки) ряда мероприятий, влияющих на формирование транспортного каркаса территории:

* 1. реконструкция Нижнепролетарской улицы,
	2. строительство моста через р. Томь в районе мкр. Абагур;
	3. реконструкция транспортной развязки на пересечении пр. Строителей с ул. Хлебозаводской и ул. Ноградская в г. Новокузнецке.

Мероприятие b и c требуют значительных капитальных вложений и в условиях бюджетного дефицита не включены в ПКРТИ

### Сооружения для парковки, хранения и обслуживания грузовых автомобилей

Предусмотренная проектом система магистральных улиц и дорог позволяет организовать маршруты движения грузового транспорта в максимальной степени обслуживающие основные существующие и планируемые грузообразующие и грузопоглащающие зоны, удобно связанные с системой внешних автомобильных дорог, а также проходящие преимущественно вне селитебных зон и центральной части города.

Пропуск грузового автотранспорта предусматривается по магистралям:

в широтном направлении

1. обход г. Новокузнецк – ул. Гончарова – ул. Балтийская – ул. Димитрова – ул. Рудокопровая – ул. Хлебозаводская (т.н. магистраль с участками непрерывного движения Бунгур – Центр – ЗСМК) – Заводское шоссе – полигон ТБО;
2. ул. Гончарова – ул. 375 км – ул. Тушинская – ул. Щорса;
3. а/д Бийск – Мартыново – Кузедеево – Новокузнецк – проектируемая магистраль с участками непрерывного движения Байдаевка – Новый Центр – Пушкино – Листвяжская развязка – ул. Новороссийская – ул. Обнорского – Байдаевское шоссе – Притомское шоссе и далее на Междуреченск;
4. а/д от Калачевского переезда до Ильинского шоссе и далее на Бызовское шоссе;

в меридиональном направлении

1. а/д Ленинск-Кузнецкий – Новокузнецк – а/д Новокузнецк – Красулино – Ильинское шоссе – ул. ДОЗ – ул. Запорожская – ул. Транспортная – Кондомское шоссе – обход г. Новокузнецк;
2. а/д Бийск – Мартыново – Кузедеево – Новокузнецк – ул. Туркменская – ул. Точилино – ул. Шоссейная – ул. Нижнепролетарская – Завокзальное (южное) кольцо;
3. а/д, соединяющая Новоильинское шоссе и ул. Димитрова;
4. Заводское шоссе (за исключением участка, проходящего в пределах жилой застройки Заводского района) – Пойменное шоссе – ул. Моховая – ул. Автотранспортная/ул. Промстроевская – Северное шоссе / Космическое шоссе – а/д Новокузнецк – Осиновое Плесо;
5. Бызовское шоссе – Кузнецкое шоссе;
6. магистраль Новая Ильинка – Запсиб – Байдаевка;
7. продолжение ул. Слесарная от ул. Герцена до ул. Скоростная – магистраль в Заводской район.

Хранение и обслуживание грузового автотранспорта предусматривается на территории существующих и планируемых производственных зон, а также на территории проектируемых транспортно-логистических (грузовых) терминалов. Основная задача грузовых терминалов – оказание полного комплекса логистических услуг для перевозчиков, транспортно-экспедиторских компаний и организаций всех форм собственности. Структура грузовых терминалов (логистических центров) включает в себя складские помещения (класс А, В и С), административные здания, паркинги, сервисные центры для обслуживания большегрузных автомобилей, АЗС и терминалы для различных видов транспорта.

Такие транспортно-логистические (грузовые) терминалы рассредоточены по периферийным территориям города:

1. в Новоильинском районе – вдоль а/д Новокузнецк – Красулино (в районе п. Металлург);
2. на ул. Димитрова;
3. в районе Северного шоссе и а/д Новокузнецк – Осиновое Плесо;
4. южнее ж/д станции Абагур Лесной.

### Сооружения для парковки, хранения индивидуальных автомобилей

Согласно «Местным нормативам градостроительного проектирования города Новокузнецка» уровень автомобилизации населения на расчетный срок должен составить 300–350 индивидуальных легковых автомобилей на 1000 жителей. Парк индивидуальных транспортных средств на расчетный срок составит: 217 тыс., на первую очередь 177 тыс. ед.

Разработанные предложения направлены на формирование системы городских паркингов для реализации необеспеченного спроса парковки и хранения индивидуальных легковых автомобилей.

На период до 2030 г. проектом предусматривается:

1. сохранение существующих боксовых гаражей в количестве 55 тыс. машино-мест;
2. ликвидация боксовых гаражей, в случае их попадания в зону строительства и реконструкции магистральных улиц и дорог (емкость ликвидируемых гаражей – 18 тыс. машино-мест);
3. реализация современных тенденции в организации постоянного хранения, предусматривающие прекращение сооружения эстетически малопривлекательных и требующих больших территорий боксовых массивов и сооружение встроенных, пристроенных, подземных и полуподземных гаражей при проектировании и возведении новых, реконструкции существующих объектов жилой и общественной застройки. Предусматривается сооружение 38 многоярусных гаражей;
4. постепенная замена боковых гаражей на многоярусные (7 тыс. боксов), прежде всего в Центральном районе города. На месте существующих боксовых гаражей предусматривается сооружение 25 многоярусных гаражей;
5. использование ограничительных мер (в том числе запрещение и ограничение – по дням недели, по времени суток, по группам пользователей) парковки на УДС, создание «красных дорог» (с запретом стоянки): протяженных участков УДС с ограничением режимов стоянки и остановки (магистральные улицы и дороги);
6. формирование за счет территории кварталов и микрорайонов системы внеуличных паркингов для реализации спроса на парковки; сооружение системы парковок (в т.ч. многоярусных) в зоне проходных предприятий (при использовании территории предприятий), у объектов тяготения населения;
7. упорядочение парковки на УДС в местах, где она не создает помех движению транспорта посредством оптимизации схем размещения транспорта;
8. создание организованных парковок в местах массового отдыха и местах проведения массового досуга населения: в парковой зоне Дворца культуры им. Дзержинского (Макеевская ул., 6а), в Новокузнецком парке культуры и отдыха им. Ю.А. Гагарина, на площади перед культурным центром ЗСМК и перед Дворцом культуры кузнецких металлургов, на территории музея заповедника «Кузнецкая крепость», а также на открытых площадках в Центральном, Кузнецком, Заводском, Новоильинском, Куйбышевском, Орджоникидзевском районах и на присоединяемых территориях.

#### Мероприятия по организации пешеходного и велосипедного движения

Мероприятия по формированию единой системы пешеходных и велосипедных направлений города

* Уточнение местоположения существующих и проектируемых маршрутов исходя из следующих критериев:
	1. наличие традиционных пешеходных маршрутов, обеспечивающих связь между основными пунктами тяготения в составе общественных зон с максимальной интенсивностью пешеходного движения;
	2. наличие значимых объектов культуры и исторического наследия (музеи, театры, памятники);
	3. наличие объектов рекреации – скверы, бульвары, парки;
	4. туристические маршруты.
* Формирование велосипедных маршрутов для связи удаленных районов с центральной частью города.
* Объединение выявленных и проектируемых пешеходных и велосипедных направлений в единую общегородскую систему.
* Интеграция единой системы пешеходных и велосипедных направлений города в общегородскую транспортную систему.

Мероприятия по обустройству пешеходных и велосипедных маршрутов города

* Повышение качества покрытия тротуаров.
* Проведение своевременного ремонта покрытия тротуаров.
* Расширение узких тротуаров.
* Реконструкция тротуаров на участках совмещения с велодорожками.
* Создание вело-роллерных дорожек.
* Размещение велопарковок.
* Повышение доступности пешеходной инфраструктуры для маломобильных групп населения (устройство пандусов, поручней, «направляющих линий» для слепых, тактильных покрытий, сходы с тротуаров, приведение продольного и поперечного уклона тротуаров к нормативным, установка подъемников и лифтов).
* Создание зон отдыха каждые 500–800 м пешеходных маршрутов.
* Создание площадок для занятий спортом и игр на пешеходных путях.
* Обустройство пешеходных направлений искусственным освещением.
* Размещение уличной мебели вдоль основных пешеходных направлений.
* Создание и реконструкция общественных туалетов, упорядочивание нестационарных объектов.
* Увеличение количества зеленых насаждений общего пользования вдоль основных пешеходных направлений.
* Ремонт и создание объектов озеленения и цветочного оформления.
* Упорядочивание элементов наружной рекламы.
* Реконструкция ливневой канализации и строительство ливневой канализации в местах ее отсутствия на путях пешеходных и велосипедных маршрутов.
* Разработка единой системы навигации.
* Обновление и упорядочивание адресных указателей.

С целью дальнейшего повышения эффективности управления территорией и комплексного планирования развития улично-дорожной сети необходимо проведение работ по:

* созданию в виде программных средств имитационной модели транспортной системы, постоянный мониторинг транспортной ситуации и поддержание актуальности транспортной модели;
* созданию интеллектуальной транспортной системы (ИТС) как комплексной системы управления и информационного обеспечения на городском автомобильном транспорте и электротранспорте, основанной на применении современных информационных и телекоммуникационных технологий и методов управления;
* внедрению систем интеллектуального управления светофорными объектами;
* развитию автоматизированной системы управления дорожным движением
* (АСУДД) и связанной с нею системы информирования участников движения о транспортной ситуации (в виде геоинформационного портала);
* разработка специальных программ развития пешеходного и велосипедного движения;
* разработка Схемы озеленения городского округа;
* разработка программы усовершенствования парковки, хранения и обслуживания легковых и грузовых автомобилей.

**4.2. Мероприятия по приведению дорожной сети городских агломераций в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние.**

Для реализации программы необходимо проведение всего комплекса работ в области строительства, реконструкции, капитального и текущего ремонта улично-дорожной сети. Общая потребность в финансовых ресурсах на реализацию программных мероприятий на 2017 - 2025 годы оценивается в 12 370 млн. руб. Реализация мероприятий Программы осуществляется за счет средств бюджетов всех уровней и внебюджетных источников.

В 2017г. в общей сложности должно быть отремонтировано 59 км. дорог, в 2018г. в нарастающим итогом 53 км. дорог. В общей сложности среднегодовые темпы ремонта составляют 8,3 % в год. В последующие годы ремонтные работы должны быть выполненные не менее чем 50-60 км. дорог. Достижение данных объемов позволит достигнуть основного показателя проекта «Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, отвечающих нормативным требованиям, к общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения в размере 50 к 2018г. и 85% к 2025г. Сохранение финансирования необходимого для ремонта 50-60 кл. дорог в долгосрочной перспективе позволит отказаться от низкоэффективных работ и снижение затрат на текущее содержание и обслуживание улично-дорожной сети. Подробный перечень мероприятий представлен в приложении №1.

Обязательные условия к обустройству автомобильных дорог:

- обустройство дорожной сети, в том числе подъездов к железнодорожным переездам источниками освещения, дорожными знаками, дорожной разметкой, пешеходными переходами и другими необходимыми элементами обустройства;

- необходимо соблюдать требования безопасности дорожного движения при проведении дорожных работ на всех этапах;

- реализовывать мероприятий по профилактике нарушений Правил дорожного движения.

-применять наиболее эффективных современных технологий и материалов при проведении дорожных работ, а также технико-экономического обоснования эффективности их применения.

- соблюдать требования технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

#### 4.4. Мероприятия по формированию механизмов общественного, текущего, независимого и гарантийного контроля за ходом и по результатам выполнения дорожных работ.

**1. Народное голосование «Выбери дороги для ремонта»**

В 2016г. впервые в городе было проведено народное голосование «Выбери дороги для ремонта». Это голосование стало еще одним важным шагом к открытости и прозрачности работы Администрации и вовлеченности жителей в процесс управления городом. Результаты народного голосования «Выбери дороги для ремонта» учитываются не только при планировании текущих работ, но и работ на перспективу, в том числе при подготовке города к 400 летию.

Голосование нашло большой отклик от жителей города. В общей сложности в 2016г. было получено более 9000 голосов и более 150 предложений по ремонту дорог на улицах, ранее не включенных в основной перечень по ремонту дорог. В связи с положительными откликами от жителей города принято решение продолжить практику народного голосования «Выбери дороги для ремонта» в следующем году.

1. **Формирование общественной приемной по приему обращений жителей.**

На странице приоритетного проекта в сети интернет размещена общественная приемная, которая позволяет направлять обращения на не качественно проведенную работу в рамках реализации приоритетного проекта. Информация по обращениям подвергается тщательному анализу, в случае подтверждения к подрядчикам проводится претензионная работа об устранении выявленных замечаний.

**3. Размещение интерактивной карты, планов и графиков по ремонту дорог, гарантийным обязательствам.**

С 2014г. на официальном сайте администрации г. Новокузнецка в разделе «Ремонт дорог» (http://portal.admnkz.info) по мере формирования публикуются планы по ремонту дорог и улиц, где каждый житель может ознакомиться с перечнем и сроками выполнения работ на интересующем его участке.

**4. Контроль качества устройства асфальтобетонных покрытий** городских улиц при производстве работ:

* **Внутренний контроль качества**- производится организацией подрядчиком.
* **Текущий контроль качества**- производится специалистами УДКХиБ во время и после производства работ.
* **Независимый контроль** качества работ (лабораторный контроль)- производится независимой лабораторий после проведения работ.
* **Гарантийный контроль-** производится после проведения работ в период действия гарантийных обязательств. Для всех видов производства работ в муниципальных контрактах предусмотрены гарантийные обязательства не менее чем на 5 лет по капитальному ремонту и реконструкции УДС. В случае выявления дефектов дорожного полотна подрядчику выставляется претензия и указывается срок устранения замечаний. Устранения замечаний производится за счет подрядной организации, без привлечения дополнительно финансирования со стороны заказчика работ.

#### 5. Механизм организации, реализации и контроль за ходом реализации мероприятий программы комплексного развития транспортной инфраструктуры.

Данный механизм представлен в следующей в блок-схеме 1

**Блок-схема №1** -Механизм организации, реализации и контроль за ходом реализации мероприятий программы комплексного развития транспортной инфраструктуры

Так же в соответствии с ФЗ -44 «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» вся информация о планируемых работах, проведении аукциона, о заключенных муниципальных контрактах, общественном контроле размещена в соответствующих электронных площадках и доступна в открытом доступе с использованием информационно-коммуникационной технологий.

 Формы и методы контроля, оценки и качества и сроков выполнения работ подробно представлены в разделе «Мероприятия по формированию механизмов общественного контроля за ходом выполнения дорожных работ» в разделе «Мероприятия по формированию механизмов общественного, текущего, независимого и гарантийного контроля за ходом и по результатам выполнения дорожных работ».

**Таблица №4**- Оценка финансирования транспортной инфраструктуры\*.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№** | **Источник финансирования** | **Обьем финансирования, млн.руб.** |
| **2018 год** | **2019г.** |
| 1 | Местный бюджет | **315** | **290** |
| 2 | Региональный бюджет | **415** | **390** |
|  | **Итого объем финансирования субьекта:** | **730** | **680** |
| 3 | Федеральный бюджет | **730** | **680** |
|  | **Итого общий объем финансирования:** | **1 460** | **1360** |

\*Объемы финансирования программы носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке.

**Функции координатора ПКРТИ, участников реализации ПКРТИ**

Куратор проекта осуществляет общее руководство за реализацией проекта, координирует финансовые и другие ресурсы для обеспечения нормального функционирования проекта. Для достижения результатов проекта задействованы все структурные подразделения Администрации Новокузнецкого городского округа в части выполнения своих полномочий. Финансовое управление своевременно выделяет лимиты для заключения муниципальных контрактов в соответствии с целями и задачами комплексной программы. Правовое Управление осуществляет правовую и информационную поддержку, а так же отслеживает изменение в федеральном, региональном и местном законодательстве, ведет подготовку документов для изменения законодательства на уровне муниципального образования. Управление дорожно-коммунального хозяйства, Управление капитального строительство, Управление по транспорту и связи является центром компетенций по реализации проекта и достижении результатов проекта в соответствии со своими полномочиями и компетенциями. Комитет градостроительства и земельных ресурсов осуществляет стратегическое планирование развития транспортной инфраструктуры в части планирования жилой и коммерческой застройки. Отдел по работе со СМИ осуществляет информационную поддержку проекту, обеспечивает системный подход предоставления информации.

Информационного обеспечения процесса управления реализацией ПКРТИ осуществляется с использованием необходимых справочных систем, электронных баз данных и внедрена в существующий процесс документооборота между структурными подразделениями Администрации на муниципальном, областном и федеральном уровне.

#### Приложение №1

#### Ресурсное обеспечение мероприятий ПКРТИ

**Таблица №5 -Предложения по ресурсному обеспечению программы (таблица 2) Новокузнецкая агломерация**

|  |
| --- |
|  |
| **№** | **Источник финансирования** | **Обьем финансирования, млн.руб.** |
| **2017 год** | **2018 год** | **2019г.** |
| 1 | Местный бюджет | 312,5 | 315 | 290 |
| 2 | Региональный бюджет | 312,5 | 415 | 390 |
|  | **Итого объем финансирования субъекта:** | **625** | **730** | **680** |
| 3 | Федеральный бюджет | 625 | 730 | 680 |
|  | **Итого общий объем финансирования:** | **1250** | **1460** | **1360** |

#### Технико-экономическое обоснование бюджета программы и сроков ее реализации

Для реализации программы необходимо проведение всего комплекса работ в области строительства, реконструкции, капитального и текущего ремонта улично-дорожной сети. Реализация мероприятий Программы осуществляется за счет средств бюджетов всех уровней и внебюджетных источников.

Общая потребность в финансовых ресурсах на реализацию программных мероприятий на 2017 - 2025 годы оценивается в 12 370 млн. руб. Реализация мероприятий Программы осуществляется за счет средств бюджетов всех уровней и внебюджетных источников.

#### Предложения и обоснования по привлечению внебюджетных источников финансирования

Формирование фонда «Новокузнецк 400» и привлечение финансирования в **Новокузнецкий городской фонд «Жилищное строительство» на финансирование адресных мероприятий в области ремонта, реконструкции, ликвидации мест концентрации ДТП. В рамках муниципального частного партнерства привлечение застройщиков, которые строят торговые или иные объекты для участия в реконструкции улично-дорожной сети вблизи своих объектов с целью обеспечения безопасности дорожного движения посетителей данных объектов.**

**Приложение № 2**

к программе комплексного развития транспортной инфраструктуры Новокузнецкой агломерации в рамках приоритетного направления стратегического развития Российской Федерации «Безопасные и качественные дороги»

#### Мероприятия по приведению дорожной сети городской агломерации в соответствие с нормативными требованиями по транспортно-эксплуатационным показателям

 Приложение № 2 представлено в отдельном файле (таблица 1)

**Приложение № 3**

к программе комплексного развития транспортной инфраструктуры Новокузнецкой агломерации в рамках приоритетного направления стратегического развития Российской Федерации «Безопасные и качественные дороги»

#### Мероприятия по улучшению дорожных условий на аварийно-опасных участках

 Приложение № 3 представлено в отдельном файле (таблица 1 и 4)

Объемы финансирования и источникам финансирования по ликвидации мест концентрации ДТП, приведение в соответствие с требованиями нормативных документов ежегодно требуется 10,4 млн. рублей. Источник финансирования местный бюджет.

**Таблица №9**-Места размещения камер фото/видеофиксации в Новокузнецком городском округе.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Номер рубежа п/п | Камеры фотофиксации | Место установки |
| 1 | Арена  | Ул.Транспортная напротив дома № 71А |
| 2 | Арена  | Ул.Запорожская напротив дома № 49 |
| 3 | Арена  | Ул.Хлебозаводская напротив дома № 2 ул. Ермака |
| Арена  |
| 4 | Арена  | Ул.Удмуртская напротив дома № 14 |
| 5 | Арена  | Ильинское шоссе напротив кафе "Метелица" |
| 6 | Арена  | Ул. Народная напротив дома № 13 ул. Смирнова |
| 7 | Арена  | Виадук Левого берега г.Новокузнецк |
| 8 | Арена  | Ул. Гончарова напротив дома №95 |
| 9 | Арена  | Ул. Кирова напротив дома №58 |
| 10 | Арена 2 шт. | переносная, согласно дислокации |
| 11 | Крис-С 4 шт. | переносная, согласно дислокации |
| 12 | ПаркРайт | Передвижная, согласно схемам по установке дорожных знаков остановка, стоянка запрещена |

**Таблица 10 -**Места размещения камер системы «Безопасный город»

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Адрес установки | Место съемки |
|   | Кузнецкий район: |   |
| 1 | Народная, 3 | Ленина, 9 (остановка) |
| 2 | Народная, 3 | Кольцо на Советской Площади |
| 3 | Народная, 3 | Перекресток Народная-Достоевская |
| 4 | Обнорского, 14а | Перекресток Ленина-Обнорского |
| 5 | Ленина, 34 | Сад Алюминщиков |
| 6 | Ленина, 34 | ДК Алюминщиков |
| 7 | Ленина, 41 | Площадь Ленина |
| 8 | Ленина, 41 | Перекресток Ленина-Смирнова |
|   | Заводской район: |   |
| 9 | Горьковская, 64 | Виадук 40 лет ВЛКСМ |
| 10 | Горьковская, 64 | 40 лет ВЛКСМ (Выезд на Город) |
| 11 | Тореза, 22 | Перекресток Тореза-Советской Армии |
| 12 | Тореза, 64 | Тореза, 95б -Магазин Азалия (Кора) |
| 13 | Тореза, 95б - Азалия | м-н Губернский |
|   | Ильинский район: |   |
| 14 | Авиаторов, 35 | Площадка перед Сити-Маркетом |
| 15 | Авиаторов, 35 | Остановка Авиаторов, 72а |
| 16 | Авиаторов, 35 | Почтовое отделение №11 |
| 17 | 11 Гвардейской Армии, 8 | Аллея м/у 11 Гв Арм 6 и 11 Гв Арм 8 |
| 18 | 11 Гвардейской Армии, 8 | Аллея м/у 11 Гв Арм 6 и 11 Гв Арм 8 |
| 19 | Косыгина, 55 | Площадка перед баром Отдых |
| 20 | Косыгина, 55 | Перекресток на Косыгина (въезд) |
| 21 | Новоселов, 49 | Почтовое отделение №54 |
| 22 | Косыгина, 35 | Площадь Ильинских Общественных мероприятий |
| 23 | Запсибовцев, 12 | Площадка перед баром Надежда |
| 24 | Парус | Кафе Золушка |
| 25 | Парус | Ночной клую Фэнтези |
|   | Центральный район: |   |
| 26 | Транспортная, 47 | На рынок (Циолковского, 2а) |
| 27 | Транспортная, 47 | На Сити-Маркет |
| 28 | Октябрьский, 19 | Кинотеатр Сибирь |
| 29 | Металлургов, 44 | Площадь Маяковского |
| 30 | Металлургов, 39 | Перекресток Металлургов-Орджоникидзе |
| 31 | Металлургов, 25 | Сад Металлургов |
| 32 | Франкфурта, 1 | Стоянка перед ТЦ Континент |
| 33 | Кирова, 109 | Кирова, 102 |
| 34 | Транспортная, 125 | Виадук (Вертолетка) |
| 35 | Тольятти, 62/2 | Стоянка перед ТЦ Глобус |
| 36 | Октябрьский, 47 | Площадка перед Баром Огонек |
| 37 | Бардина, 42 - Дом Быта | Кольцо |
| 38 | Бардина, 42 - Дом Быта | Кольцо |
| 39 | Кирова, 47 | Сквер возле СибГИУ |
| 40 | Кирова, 37 | пешеходный переход на Кирова, м/у СибГИУ и Лицеем №111 |
| 41 | Металлургов, 30 | Драмтеатр |
| 42 | Металлургов, 56 | Кольцевая развязка Металлургов и Строителей |
| 43 | Свердлова, 2 | Площадь Общественных Мероприятий |
| 44 | Кирова,64 | Администрация г. Новокузнецка |
| 45 | Дружбы, 67 | Кольцо Левый Берег |
| 46 | Дружбы, 67 | Мост в Кузнецкий Район |
| 47 | Свердлова, 2 | Площадь Общественных мероприятий (купольная камера) |
| 48 | Строителей, 81 | Рембыттехника |
|   | Куйбышевский район: |   |
| 49 | Октябрьский, 58 | Автостоянка перед Автолюбителем |
| 50 | Курако, 8 | Мария-Ра |
| 51 | Курако, 6 | Эльдорадо |
| 52 | Вокзальная, 25 | Школа №29 |
| 53 | Невского, 1 | Кольцевая развязка на Вокзальную |
| 54 | Транспортная, 81б | Кольцо Транспортная-Октбрьский |
| 55 | Металлургов, 1 | Рынок на привокзальной площади (ООО"Мираж-НК") |
| 56 | Транспортная, 47 | На Кольцо Транспортная-Циолковского |
| 57 | Доминго | Перекресток Куйбышева-Рудокопровая |
| 58 | Металлургов, 1 | Привокзальная Площадь |
| 59 | Вокзальная, 22 | Таксопарк |

### Камеры работают круглосуточно, регламент технического обслуживания указан в техническом задании к муниципальному контракту. Все сведения и информация поступает в Центр автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения ГИБДД ГУ МВД России по адресу Кемеровская область, г. Кемерово, ул. Баумана, 59А и УВД по г. Новокузнецку.

#### Приложение № 4,5

#### Мероприятия по профилактике ДТП на участках дорог и улиц с неудовлетворительными дорожными условиями и мероприятия по совершенствованию системы управления дорожным движением в городских агломерациях.

Так как работы по приведению УДС к нормативным требованиям отражают перечень мероприятий по профилактике ДТП на дорогах с неудовлетворительными дорожными условиями, то связанны адресные (пообъектные) перечни дорожных работ с указанием объемов работ в физических единицах, объемы финансирования, в том числе по годам и источникам финансирования представлены в приложении №2.

Прочие мероприятия по профилактике ДТП и совершенствованию системы управления дорожным движением представлена в таблице №11

**Таблица 11-** Прочие мероприятий по профилактике ДТП на участках дорог и улиц с неудовлетворительными дорожными условиями и совершенствованием системы управления дорожным движением\*\*

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование** | **Предусмотрены расходы, млн. руб.** |
| **2017 год** | **2018 год** | **2019 год** | **итого** |
| Контроль качества: текущий, экспертный, народный | 2,6 | 5,0 | 5,0 | 12,6 |
| Выполнение мероприятий по текущему содержанию | 492,8 | 306,7 | 306,7 | 1 106,3 |
| Текущее содержание светофорных объектов и дорожную разметку | 45,9 | 48,4 | 48,4 | 142,6 |
| Текущее содержание и техническое обслуживание средств организации дорожного движения (дорожные знаки)  | 20,3 | 8,3 | 8,3 | 36,9 |
| Текущее содержание систем видеонаблюдения и видеофиксации  | 13,3 | 6,6 | 6,6 | 26,4 |
| Проектирование, строительство новых светофорных объектов, установка новых, замена систем фото-видеофиксации, приведение в соответствии с требованиями нормативов пешеходных переходов, паспортизация улично-дорожной сети, АСУД и т.д. | 70,924 | 70,924 | 70,924 | 212,772 |
| Реконструкция линий наружного освещения | 0,0 | 8,3 | 8,3 | 16,6 |
| Развитие системы платных парковок | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 3,0 |
| Информирование об изменении ОДД и необходимости соблюдения ПДД | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| **ВСЕГО** | **627,8** | **384,3** | **384,3** | **1 557,172** |

\*\*Информация носит справочный характер

#### Приложение № 6

#### Пояснительная записка

#### Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры городской агломерации

Городской округ расположен в удалении от основных федеральных транспортных коридоров Российской Федерации. Имеет достаточно развитую сеть подходящих автомобильных дорог регионального значения, обеспечивающих сообщение Новокузнецка с городами Кемеровской области – Кемерово, Ленинск-Кузнецком, Междуреченском, Прокопьевском, а также населенными пунктами соседних субъектов Российской Федерации: Алтайским краем, Новосибирской областью, а также Томской областью, Красноярским краем (через Кемерово).

Пригородным и междугородным автобусным сообщением город связан с Новосибирском, Красноярском, Барнаулом, Бийском, Томском, Усть-Каменногорском, Кемерово, Бенжерел, Гурьевск, Киселевск, Каменск, Ленинск-Кузнецкий, Междуреченск, Таштагол и прочими населенными пунктами Кемеровской области. Существующий автовокзал имеет ограниченные территориальные ресурсы для дальнейшего развития.

Основная часть внешних грузо- и пассажирских перевозок осуществляется железнодорожным транспортом. На территории города имеется разветвленная сеть магистральных и подъездных железнодорожных путей. С одной стороны это является определенным препятствием в формировании гармоничной городской среды, значительно усложняющим и удорожающим прокладку городских транспортных коммуникаций. Но в тоже время наличие магистральных путей делает возможным их использование в качестве внутригородского транспорта для связи разобщенных районов города, подъездные железнодорожные пути активно используются промышленными предприятиями для грузоперевозок.

Вблизи города расположен международный аэропорт, обеспечивающий авиационное сообщение жителям юга Кузбасса с городами России и зарубежья. Необходимо отметить удобное расположение аэропорта относительно городской застройки (зоны подлета и шумового влияния не затрагивают территорию города).

Располагаясь на судоходной реке Томи, город практически не имеет развитого водного транспорта и соответствующей инфраструктуры.

#### 1.1 Анализ социально-экономическое положения Новокузнецкого городского округа в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

Город Новокузнецк - муниципальное образование, входящее в состав Кемеровской области, имеет статус городского округа.

Город Новокузнецк основан в 1618 году в качестве Кузнецкого военного острога. За свою историю город прошел трудный путь развития от небольшого старинного укрепления,основанного в 1618 году до современного города. **В 2018г. планируется празднование 400 города Новокузнецка.** Вокруг города сформировалась полицентрическая **Новокузнецкая агломерация с численности человек более 1,3 млн. человек.** Является одной из немногих агломераций-миллионеров при российских городах -немиллионерах. Новокузнецкая агломерация превосходит расположенную на севере Кемеровской области [Кемеровскую агломерацию](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B5%D0%BC%D0%B5%D1%80%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%B0%D0%B3%D0%BB%D0%BE%D0%BC%D0%B5%D1%80%D0%B0%D1%86%D0%B8%D1%8F) как по численности населения, так и по промышленному потенциалу, и является основой экономики Кемеровской области и Кузбасского [ТПК](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D0%B5%D1%80%D1%80%D0%B8%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B8%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%BE-%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%B8%D0%B7%D0%B2%D0%BE%D0%B4%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D0%BA%D0%BE%D0%BC%D0%BF%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%81)

 В современных границах территория города Новокузнецка составляет 424,3 га, архитектурно-планировочная структура города формируется шестью районами.

 Транспортная инфраструктура Новокузнецкого городского округа в настоящее время обеспечивает прямое воздушное и железнодорожное сообщение с крупнейшими городами страны, а также предоставляет возможности для полноценного автомобильного сообщения с другими территориями Кузбасса и Сибири.

 Основные социально-экономические показатели города Новокузнецка представлены в таблице 1.

**Таблица 12** - Основные социально-экономические показатели Новокузнецкого городского округа

| Наименование показателя | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Численность постоянного населения(на конец года), тыс.человек | 549,6 | 549,2 | 550,2 | 550,1 | 551,3 |
| Естественный прирост (убыль (-)) населения: |  |  |  |  |  |
| человек | -1467 | -610 | -285 | -483 | -1027 |
| на 1000 человек населения | -2,7 | -1,1 | -0,5 | -0,9 | -1,9 |
| Миграционный прирост (убыль (-)) населения: |  |  |  |  |  |
| человек | 2895 | 187 | 1316 | 397 | 2153 |
| на 1000 человек населения | 5,3 | 0,3 | 2,4 | 0,7 | 3,9 |
| Среднегодовая численность занятых в экономике, тыс.человек | 281,1 | 284,3 | 288,0 | 279,8 | 263,2 |
| Численность безработных, зарегистрированныхв государственных учреждениях службы занятости(на конец года), человек | 3685 | 3003 | 2550 | 3260 | 5373 |
| Численность пенсионеров (на 1 января года, следующего за отчетным), тыс.человек | 164,3 | 165,8 | 167,1 | 168,4 | 169,5 |
| Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников организаций города, рублей | 20648 | 24013 | 26022 | 27747 | 28902 |
| Средний размер назначенных пенсий (на 1 января года, следующего за отчетным), рублей | 8664 | 9598 | 10536 | 11458 | 12741 |
| Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных собственными силами работ и услуг по видам экономической деятельности1), млн. рублей: |  |  |  |  |  |
| добыча полезных ископаемых | 84597 | 82154 | 77392 | 79122 | 104052 |
| обрабатывающие производства | 219136 | 207369 | 193527 | 199804 | 206142 |
| производство и распределение электроэнергии, газа и воды | 15852 | 15008 | 13486 | 13297 | 15485 |
| Объем работ, выполненных по виду деятельности «Строительство»1), млн. рублей | 15092 | 16684 | 18278 | 27542 | 15623 |
| Ввод в действие жилых домов, тыс. м2 общей площади | 207,0 | 209,6 | 219,6 | 223,3 | 131,6 |
| Оборот розничной торговли1), млн. рублей | 77754 | 85450 | 97088 | 97268 | 96164 |
| Платные услуги населению1), млн. рублей | 13737 | 14938 | 17043 | 18014 | 19023 |
| Доходы бюджета городского округа2), млрд.рублей | 18239 | 17256 | 15622 | 19024 | 16150 |
| Расходы бюджета городского округа2), млрд.рублей | 18342 | 17704 | 16401 | 19522 | 17307 |
| Дефицит (-) бюджета городского округа2), млрд.рублей | -103 | -448 | -779 | -498 | -1157 |
| Инвестиции в основной капитал1), млн. рублей | 26605 | 43561 | 28965 | 54950 | 27257 |
| Индекс физического объема инвестиций в основной капитал, в % к предыдущему году | 103,4 | 151,6 | 64,1 | 183,3 | 43,8 |

1) Экспертная оценка, не является официальной статистической информацией. Показатель может быть использован только в аналитических целях.

2) По данным Финансового управления г. Новокузнецка.

**Таблица 13 -**УДЕЛЬНЫЙ ВЕС НОВОКУЗНЕЦКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА В ОСНОВНЫХ ПОКАЗАТЕЛЯХ КЕМЕРОВСКОЙ ОБЛАСТИ (в процентах)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | 2011 | 2015 |
| Численность постоянного населения (на конец года) | 19,9 | 20,2 |
| Родившиеся | 18,9 | 19,5 |
| Умершие | 18,9 | 19,4 |
| Число прибывших | 17,8 | 19,6 |
| Число выбывших | 12,4 | 16,3 |
| Среднегодовая численность работников организаций (включая субъекты малого предпринимательства) | 21,8 | 21,7 |
| Численность безработных, зарегистрированных в государственных учреждениях службы занятости (на конец года) | 10,6 | 12,0 |
| Численность пенсионеров (на 1 января года, следующего за отчетным) | 19,6 | 19,7 |
| Среднемесячная начисленная заработная плата работников организаций (включая субъекты малого предпринимательства) | 100,81) | 102,31) |
| Жилищный фонд (на конец года) | 20,0 | 19,5 |
| Обеспеченность населения жильем (на конец года) | 100,01) | 96,61) |
| Число предприятий и организаций (на конец года) | 25,8 | 25,8 |
| Оборот организаций (без субъектов малого предпринимательства) | 26,4 | 27,7 |
| Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных собственными силами работ и услуг по видам экономической деятельности: |  |  |
| добыча полезных ископаемых | 16,6 | 18,9 |
| обрабатывающие производства | 57,0 | 44,6 |
| производство и распределение электроэнергии, газа и воды | 18,6 | 16,8 |
| Объем работ, выполненных по виду деятельности «Строительство» | 14,8 | 14,6 |
| Ввод в действие жилых домов | 19,0 | 13,1 |
| Оборот розничной торговли | 27,1 | 28,0 |
| Оборот общественного питания | 27,3 | 28,7 |
| Объем платных услуг населению | 20,3 | 19,6 |
| Инвестиции в основной капитал | 12,4 | 16,8 |
| Выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух, отходящих от стационарных источников | 22,4 | 19,7 |

1) В процентах к среднеобластному уровню.

 Сегодня Новокузнецк – входит в число наиболее значимых крупнейших промышленных центров страны.

 По данным Статистического регистра хозяйствующих субъектов на конец 2015 года на территории города Новокузнецка зарегистрировано 13,5 тысяч организаций. Основу промышленного потенциала составляют 1,4 тыс. предприятий отраслей современного производства – это практически половина экономического потенциала Кемеровской области.

 В структуре экономики города наибольший удельный вес принадлежит промышленным видам деятельности:

 - доля оборота промышленных организаций составляет 73,7%;

 - доля работников промышленных организаций составляет 34,4%.

 Доля оборота промышленных предприятий города Новокузнецка по итогам 2015 года составляет почти 70% от оборота всех предприятий и организаций действующих на территории города.

За 2015 года объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и оказание услуг (всеми категориями производителей) в городе Новокузнецке составил 322,5 млрд. рублей, что на 10,4% выше уровня 2014 года. По данным Кемеровостата, индекс промышленного производства по итогам 2015 года по НГО составил 94,4%. В целом по России данный показатель зафиксирован на уровне 96,6% к уровню 2014 года, по Кемеровской области – 102,1%.

Новокузнецк – это промышленный город, относящийся к моногородам, в которых имеются риски ухудшения социально-экономического положения. По итогам 2015 года 53% всей стоимости продукции промышленного производства создается предприятиями металлургического производства и производства готовых металлических изделий. Доля численности градообразующего предприятия в общей численности занятых в организациях города достигает 19%.

В целом на предприятиях города Новокузнецка в 2015 году среднесписочная численность работников организаций (без внешних совместителей) составила 187,7 тыс. человек, что на 10 тыс.человек ниже уровня 2014 года.

За 2015 год в организации крупного и среднего бизнеса принято 40,1 тыс.человек, в том числе на дополнительные 1,7 тыс.человек., а выбыло по различным причинам 47,3 тыс.человек. Коэффициент восполнения работников по городу – 0,8. Основной причиной выбытия является собственное желание – 72,4% от числа выбывших, удельный вес сокращенных составил 3,8% от числа выбывших или 1796 человек.

За 2015 год число горожан , имеющих официальный статус безработного, возросло на 2 113 человек и составило 5 373 человека. Уровень фиксируемой безработицы составил 1,7%. Нагрузка незанятого населения на одну вакансию составила 1,6 человека.

Основными источниками формирования денежных доходов населения города являются заработная плата, доходы от предпринимательской деятельности, социальные трансферты (пенсии, пособия, социальная помощь).

В течение ряда последних лет размер начисленной заработной платы в городе Новокузнецке сохраняется выше среднеобластного уровня.

Фонд начисленной заработной платы всех работников по итогам 2015 года составил 65 103,4 млн.рублей или 98,9% к уровню предыдущего года. Среднемесячная заработная плата одного работников организаций города Новокузнецка в 2015 году составила 28902,5 рубля.

Номинальный прирост заработной платы на протяжении всего 2015 года был ниже уровня 2014 года, что на фоне постепенного ускорения инфляции привело к нарастающему отставанию в темпах роста реальной заработной платы. Реальная заработная плата в 2015 году составила 90,9% от уровня 2014 года.

На развитие экономики и социальной сфера города Новокузнецка в 2015 году предприятиями и организациями направлено 27,2 млрд.рублей инвестиций в основной капитал, что в сопоставимой оценке составило 44,8% к уровню 2014 года, что составляет 16,8% от общего объема инвестиций вложенных в целом по Кемеровской области.

 Состояние инвестиционного климата является одним из определяющих показателей экономической ситуации и перспектив развития города.

 Показатель объем инвестиций в основной капитал (за исключением бюджетных средств) в расчете на одного жителя составил по итогам 2015 года – 49 496 рублей, что в 2 раза ниже уровня 2014 года. Основными проблемами, влияющие на формирование значения показателя объема инвестиций в основной капитал является высокая база 2014 года, дефицит инвестиций в крупномасштабные проекты, влияние ухудшения макроэкономической ситуации на инвестиционные программы компаний в части их сокращения.

 Среди наиболее крупных инвестиционных проектов, реализуемых в 2015 году на территории города Новокузнецка можно выделить:

 -установка по приготовлению и вдуванию пылеугольного топлива в доменные печи ОАО «ЕВРАЗ ЗСМК»;

 -строительство завода по переработке молока ООО «Завод натуральных молочных продуктов»;

 -строительство медицинского клинического центра GRAND MEDICA;

 -строительство здания ЗАГС и гостиницы международного класса в городе Новокузнецке на проспекте Н.С.Ермакова - ООО «Отель-Н Капитал».

 Одним из элементов стимулирования инвестиционной, инновационной деятельности по инициативе и личном курировании проекта Главой города Кузнецовым С.Н. является создание в конце 2014 года территории ускоренного развития – зоны экономического благоприятствования «Кузнецкая Слобода» (далее - ЗЭБ) со сроком действия особых условий на ней- 5 лет. Промышленно-производственный тип ЗЭБ позволяет получить поддержку участникам, осуществляющим виды экономической деятельности, относящихся к обрабатывающим производствам. В 2015 году резидентом ЗЭБ запущен современный завод ООО «Сибирский завод горячего цинкования», где в настоящее время создано 36 рабочих мест.

 Агентством стратегических инициатив в 2015 году сформирован «Атлас лучших муниципальных практик», направленных на развитие малого и среднего предпринимательства в России, куда вошла новокузнецкая практика по формированию доступной инфраструктуры для размещения производственных и иных объектов - ЗЭБ «Кузнецкая Слобода».
 В 2015 году эффективность по формированию доступной инфраструктуры для размещения производственных и иных объектов (создание ЗЭБ «Кузнецкая Слобода») была оценена участниками и организаторами премии «Бизнес-Успех» по Сибирскому Федеральному Округу в г. Анжеро-Судженске, а также данная муниципальная практика была отмечена на этапе национальной премии «Бизнес-Успех» в г. Перми.

Кроме того, поддерживается в актуальном состоянии инвестиционный паспорт города, продолжена работа по сопровождению и внедрению имеющихся инвестиционных проектов, обновлению реестра и активизации работы по поиску и привлечению инвесторов, по подготовке инвестиционных площадок.

 Демографические процессы напрямую влияют на рынок труда Новокузнецка.

 Численность населения города Новокузнецка на 1 января 2016 года составила 551,3 тысяч человек или 20% жителей Кемеровской области. Из них 58% - население трудоспособного возраста. Динамика численности населения определяется комплексом факторов, основными из которых являются естественное движение (рождаемость, смертность), состояние миграционных процессов, социально-экономической привлекательностью территорий.

 Демографическая ситуация в Новокузнецке характеризуется продолжающимся процессом естественной убыли населения, связанной с превышением смертности над рождаемостью. За 2015 год общий коэффициент рождаемости составил 12,0 (6 614 человек родившихся) на 1000 человек населения, коэффициент смертности – 13,9 (7 641 человек умерло) на 1000 человек населения. Естественная убыль населения по итогам 2015 года составила -1,9 (-1 027 человек) на 1000 человек населения.

Ключевую роль в социально-экономическом и демографическом развитии города Новокузнецка играют миграционные процессы. Сегодня демографический потенциал в условиях значительной естественной убыли населения в городе Новокузнецке поддерживается за счет незначительного миграционного прироста населения. В 2015 году в город Новокузнецк прибыло 14 828 человек, выбыло 12 675 человек, миграционный прирост составил 2153 человека. В настоящее время город Новокузнецк является привлекательным для целого ряда народов из стран СНГ. Поскольку Кемеровская область не имеет общей государственной границы с иностранными государствами, основной поток иностранцев прибывает автомобильным и железнодорожным транспортом из приграничных областей.

#### 1.2. Характеристика дорожной сети городской агломерации

Существующая сеть магистральных улиц и дорог в основном отвечает сложившимся в городе направлениям главных транспортных связей. Плотность магистральной сети на застроенных территориях невысока (от 0,8 км/кв. км в периферийных районах до 2,2 км/кв. км в Центральном и Новоильинском районах), что меньше действующих нормативов. На многих участках и в узлах магистральная УДС исчерпала свою пропускную способность и не имеет резервов для удовлетворения растущих объемов движения транспорта в силу следующих причин:

* 1. наличие всего 4 мостовых переходов через р. Томь при двубережном расположении районов города, особенно часто транспортные заторы возникают на Кузнецком мосту (пропуск осуществляется в том числе и по трамвайному полотну) и автодорожном мосту в районе ДОЗа;
	2. сообщение между районами города происходит, в основном, через центральную часть города, что приводит к возникновению транспортных заторов на магистралях Центрального района практически в течение всего дня;
	3. недостаточная ширина улиц и затрудненность их реконструкции с целью повышения пропускной способности путем расширения проезжих частей из-за наличия капитальной застройки. 45 % магистралей обеспечивают лишь 2‑х полосное движение транспорта (по одной полосе в каждом направлении). Лишь 8 % магистралей имеют по 3 полосы движения в каждом направлении.
* Пропускная способность основных искусственных дорожных сооружений исчерпана. Имеется большое количество железнодорожных переездов, что приводит к появлению транспортных заторов.
* Отсутствие централизованных мест для временного хранения легковых автомобилей у мест приложения труда и объектов обслуживания приводит к перегрузке проезжих частей улиц автомобилями индивидуальных владельцев. Решение данной проблемы должно производиться за счет организации площадок для временного хранения транспорта (уличных или внеуличных) при наличии свободных территорий, либо за счет строительства гаражей-стоянок (многоярусных, подземных, встроенных).
* Отсутствие целостной системы пешеходных связей, обеспечивающей безопасность пешеходного движения, максимальную пешеходную доступности городских зон и объектов, использование оздоровительных преимуществ пешеходного движения. Созданны велосипедные зоны, но они не имеют целосной связи между собой. Общая протяженность велодорожек составляет около 10 км.
* Содоржание дорог находится на приемлемом уровне. Наблюдается недостаток авторапрка специализированного транспорта по уборке улично-дорожной сети и высокий процент износа специализированной техники.

### Городские улицы и дороги

Раздел разработан на основе материалов, предоставленных ООО НПИ «ЭНКО» в ходе сбора исходных данных следующими организациями:

* + Управление дорожно-коммунального хозяйства и благоустройства города;
	+ ГИБДД г. Новокузнецка;
	+ Комитет градостроительства и земельных ресурсов администрации города Новокузнецка.

Современное состояние и классификация улично-дорожной сети

Специфическими особенностями Новокузнецка, наложившими отпечаток на формирование структуры его магистральной улично-дорожной сети, являются:

* + большая по площади территория города (более 42 тыс. га при населении менее 600 тыс. чел.), расположение городских районов на значительном удалении друг от друга;
	+ расчлененность территории городского округа естественными и искусственными преградами: реки Томь, Кондома, Аба и другие мелкие водотоки, а также многочисленные железнодорожные магистральные и подъездные пути;
	+ наличие достаточно выраженного и пересеченного рельефа местности;
	+ особенности градостроительного развития: историческое формирование жилых образований вблизи крупных производственных зон.

В соответствии с перечисленными особенностями планировочной структуры города, главенствующую роль в осуществлении транспортных связей играют радиальные магистральные направления между городскими районами и внешними исторически сложившимися автодорогами:

* + въезд со стороны Кемерово в Центральный район: улицы Гончарова – Горноспасательная – Димитрова – Куйбышева – Кирова;
	+ сообщение Центрального и Заводского района: пр. Металлургов – пр. Строителей – Заводское шоссе – ул. 40 лет ВЛКСМ и далее на Чистогорский и Осиновое Плесо;
	+ сообщение Центрального и Новоильинского района: ул. ДОЗ – Ильинское шоссе – и далее на Красулино;
	+ сообщение Центрального, Кузнецкого и Орджоникидзевского районов: ул. Ленина – ул. Обнорского – Притомское шоссе и далее на Междуреченск;
	+ сообщение Центрального и Куйбышевского района: ул. Вокзальная – ул. Пролетарская / Нижнепролетарская – ул. Точилино и далее на а/д Бийск – Мартыново – Кузедеево – Новокузнецк.

Радиальные связи дополняются слабо выраженными полукольцевыми:

* + Ильинское шоссе – Бызовское шоссе (взаимосвязь Новоильинского и Заводского района);
	+ Кузнецкое шоссе – недавно построенная новая дорога через полигон ТБО и с выходом ул. Промстроевская и Космическое шоссе (сообщение Кузнецкого и Орджоникидзовского района с Заводским в обход Центрального).

Центральный район имеет четко спланированную прямоугольную сетку магистральный улиц с ярко выраженными радиальными направлениями. Основными магистралями являются: проспекты Курако, Металлургов, Бардина, образующие трезубец с центром на Вокзальной площади. Транспортная система центра дополняется проспектами Металлургов, Октябрьским, Кузнецкостроевским, улицами Кирова, Циолковского. Важное планировочное значение имеет магистральное кольцо вокруг Центрального района (пр. Курако – ул. Транспортная – ул. Запорожская – ул. Ноградская – ул. Хлебозаводская), которое распределяет нагрузку транспортных радиальных направлений и служит для пропуска грузового автотранспорта. Центральный район интенсивно загружен транспортными потоками как в часы-пик, так и в межпиковые периоды, что обусловлено расположением здесь основных деловых зданий, городских объектов обслуживания, наличием здесь транзитного сообщения между остальными городскими районами. Наблюдается затруднение движения автотранспорта на ул. Кирова, пр. Металлургов, Кузнецкостроевском пр., пр. Строителей, ул. Хлебозаводской, на подходах к автодорожному мосту в Топольниках (Кузнецкому мосту), на подъезде к развязке ДОЗ и далее на Ильинском шоссе, на улицах Запорожская и Транспортная. К Центральному району также относится мкр. Абагур, прямое транспортное сообщение с которым отсутствует, связь происходит только через Кузнецкий и Орджоникидзевский районы. Плотность магистральной сети по району – 2,0 км/кв. км.

Каркас магистральной улично-дорожной сети Куйбышевского района представлен продолжением исторически сложившихся внешних направлений: ул. Точилино – ул. Пролетарская / Нижнепролетарская, улицы Гончарова – Горноспасательная – Димитрова, Листвянское шоссе. Одной из наиболее загруженных улиц является ул. Вокзальная и 2‑й Андреевский пер., движение затрудняется и в связи с наличием железнодорожных переездов с подъездными путями. В выходные (особенно весенне-осенний период) транспортные обстановка затруднена на въездах-выездах из города, прежде всего, по направлению улицы Гончарова – Горноспасательная – Димитрова. Затруднено транспортное сообщение с жилым районом ул. Веры Соломиной – 1 Мая, в связи с наличием единственного узкого автодорожного моста через р. Аба и удаленным мкр. Листвяги. Плотность магистральной сети мала (0,8 км/кв. км), что объясняется размещением преимущественно хаотичной малоэтажной и индивидуальной застройки.

Кузнецкий район имеет вытянутую вдоль одного из главных радиальных направлений (ул. Ленина) структуру магистральной сети. Ул. Ленина дублирует ул. Обнорского, ул. Народная. Поперечные магистрали представлены Кузнецким шоссе, в северном направлении выводящим на недавно построенную новую дорогу в Заводской район. Транспортные заторы в основном образуются на ул. Ленина на подходе к автодорожному мосту в Топольниках (Кузнецкому мосту). Плотность магистральной сети района – 0,9 км/кв. км.

Основу магистральной сети Орджоникидзевского района составляют: пара продольных направлений с участками одностороннего движения (пр. Шахтеров – ул. Разведчиков – ул. Зыряновская и Байдаевское шоссе – ул. Фесковская – ул. Магнитогорская – ул. Херсонская – Телецкий пер. – ул. Толбухина), Притомское шоссе, выводящее в восточном направлении на а/д на Медвежьегорск, а также улицы Мурманская, Слесарная, Сивашского, Автодорожная и пр. В утренние и вечерние час-пик затруднение движения автотранспорта наблюдается на продольных направлениях, обеспечивающих сообщение с другими районами города. Значительно удален от основных магистралей мкр. Притомский, расположенный на левом берегу р. Томь. Плотность магистральной сети района – 1,2 км/кв. км.

Заводской район имеет выраженную прямоугольную сеть магистральных направлений. Основные продольные магистрали: Заводское шоссе – ул. 40 лет ВЛКСМ – ул. Автотранспортная – Северное шоссе, ул. Промстроевская – Космическое шоссе, ул. Мориса Тореза. Поперечные магистрали: Бызовское шоссе, ул. Моховая, пр. Советской Армии. «Узкими» местами улично-дорожной сети являются ул. 40 лет ВЛКСМ – Заводское шоссе (основная автодорожная связь с Центральным районом) с подходом к мосту через р. Томь, а также ул. Мориса Тореза и пр. Советской Армии. Плотность магистральной сети – 1,2 км/кв. км.

Транспортный каркас магистральной сети Новоильинского района находится в стадии формирования. Микрорайонную структуру образуют магистральные улицы: ул. Звездова, пр. Авиаторов, ул. Косыгина, ул. Мира, ул. Рокоссовского – пр. Запсибовцев, пр. Архитекторов, Ильинское шоссе – Бызовское шоссе. Транспортные заторы на внутрирайонных сообщения как правила не возникаю, так как улицы Новоильинского района имеют достаточно широкие габариты. Основной проблемой является сообщение с Центральным районом по Ильинскому шоссе. Плотность магистральной сети – 2,2 км/кв. км.

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

Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения. Перечень основных факторов негативного воздействия, а также, провоцирующих такое воздействие факторов при условии увеличения количества автомобильного транспорта на дорогах и развития транспортной инфраструктуры без учёта экологических требований. 1) Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания (ДВС) содержат около 200 компонентов. Углеводородные соединения отработавших газов, наряду с токсическими свойствами, обладают канцерогенным действием (способствуют возникновению и развитию злокачественных новообразований).

Таким образом, развитие транспортной инфраструктуры без учёта экологических требований существенно повышает риски увеличения смертности от раковых заболеваний среди населения.

 2) Отработавшие газы бензинового двигателя с неправильно отрегулированным зажиганием и карбюратором содержат оксид углерода в количестве, превышающем норму в 2-3 раза. Наиболее неблагоприятными режимами работы являются малые скорости и «холостой ход» двигателя. Это проявляется в условиях большой загруженности на дорогах.

3) Углеводороды под действием ультрафиолетового излучения Солнца вступают в реакцию с оксидами азота, в результате чего образуются новые токсичные продукты - фотооксиданты, являющиеся основой «смога». К ним относятся - озон, соединения азота, угарный газ, перекиси и др. Фотооксиданты биологически активны, ведут к росту легочных заболеваний людей.

 4) Большую опасность представляет также свинец и его соединения, входящие в состав этиловой жидкости, которую добавляют в бензин.

5) При движении автомобилей происходит истирание дорожных покрытий и автомобильных шин, продукты износа которых смешиваются с твердыми частицами отработавших газов. К этому добавляется грязь, занесенная на проезжую часть с прилегающего к дороге почвенного слоя. В результате образуется пыль, в сухую погоду поднимающаяся над дорогой в воздух. Химический состав и количество пыли зависят от материалов дорожного покрытия. Наибольшее количество пыли создается на грунтовых и гравийных дорогах. Экологические последствия запыленности отражаются на пассажирах транспортных средств, водителях и людях, находящихся вблизи от дороги. Пыль оседает также на растительности и обитателях придорожной полосы. Леса и лесопосадки вдоль дорог угнетаются, а сельскохозяйственные культуры накапливают вредные вещества, содержащиеся в пылевых выбросах и отработавших газах. Автотранспортные средства отечественного производства не удовлетворяют современным экологическим требованиям. В условиях быстрого роста автомобильного парка это приводит к еще большему возрастанию негативного воздействия на окружающую среду

#### 1.3.Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития дорожной сети городской агломерации

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации Новокузнецкого городского округа на 2017 - 2025 подготовлена на основании: Градостроительного кодекса Российской Федерации; - Федерального закона от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; - Федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; - Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»; - постановления Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»; - Приказа министерства транспорта Российской Федерации от 16.11.2012 № 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог»; - Региональных нормативов градостроительного проектирования Кемеровской области; - Местных нормативов градостроительного проектирования города Новокузнецка, - Генерального план Новокузнецкого городского округа.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры города являются: - применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры; - координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса; - координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Костромской области, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов); - разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов.

#### 1.4 Характеристика работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

#### 1.4.1 Городской пассажирский транспорт

Городские пассажирские перевозки на территории города осуществляются муниципальными автобусами, маршрутными такси, троллейбусами и трамваями.

1.4.1.1 Автобус и маршрутное такси

В городе действует разветвленная сеть автобусных маршрутов (74), обеспечивающих пассажироперевозки между административными районами города и внутри них. Межрайонные корреспонденции осуществляются, в основном, на связях Кузнецкого, Орджоникидзевского, Заводского, Новоильинского и Куйбышевского районов с Центральным районом города.

Средняя эксплуатационная скорость муниципальных автобусов достаточно высока – 21,7 км/ч, маршрутных такси – 25,2 км/ч. Ежедневно на линию с учетом маршрутных такси выходят порядка 596 ед. транспортных средств.

Среднесписочное количество подвижного состава – порядка 693 ед. Коэффициент использования подвижного состава: муниципальных автобусов – 0,651, маршрутных такси – 0,73. Коэффициент наполнения: автобусов – 0,71, маршрутных такси – 0,84. Средняя дальность поездки: муниципальных автобусов – 8,1 км, маршрутных такси – 6,9 км. Интервалы движения на маршрутах в час-пик колеблются от 2 мин. на особо напряженных маршрутах до 140 мин. на маршрутах, обслуживающих отдаленные малонаселенные территории городского округа: конечные остановки Абашево, Притомский, 5‑я ферма, Бунгур, Промышленная и др.

За 9 месяцев 2016г. перевезено 84,5 млн.пассажиров, в том числе:

автотранспортом – 59,1 млн.пассажиров,

горэлектротранспортом - 25,4 млн.пассажиров.

Общая протяженность маршрутов 2112,6 км.

Среднесетевой интервал движения – около 2 мин.

Автобусные маршруты обслуживают ОАО «Пассажирское автотранспортное предприятие № 1», ОАО «Пассажирское автотранспортное предприятие № 4».

ОАО «Пассажирское автотранспортное предприятие № 1» (ОАО «ПАТП‑1») располагается по адресу Кондомское шоссе, д. 6, имеется закрытые стоянки автобусов общей площадью 9147 кв. м., ремонтные мастерские и пр. Автобусный парк представлен 103 ед., обслуживающими городские, пригородные и междугородные перевозки. Износ парка составляет более 75 %.

ОАО «Пассажирское автотранспортное предприятие № 4» (ОАО «ПАТП‑4») располагается по адресу пр. Авиаторов, д. 9, имеется закрытые стоянки автобусов общей площадью 16086 кв. м. Автобусный парк представлен 201 ед., обслуживающими городские, пригородные и междугородные перевозки. Износ парка составляет более 78 %.

Маршрутные такси принадлежат в основном частным перевозчикам. Хранение парка осуществляется в основном на территории гаражных кооперативов и открытых стоянках.

#### 1.4.1.2 Троллейбус

Троллейбусное сообщение развито в городе незначительно. Троллейбусное сообщение действует только в Центральном и Заводском районе (см. «Схема линий троллейбуса»). Перевозки осуществляются Муниципальным трамвайно-троллейбусным предприятием города Новокузнецка (МТТП), расположенным по адресу, Кондомское шоссе, д. 2.

В основном, троллейбусная сеть развита в центральной части города, а также на связи Центральный района – Заводской район. Всего в городе действует 6 троллейбусных маршрутов. Ежедневно на линию выходят 34 ед. Среднесписочное количество подвижного состава – 45 ед. Средняя эксплуатационная скорость – 15,6 км/ч. Коэффициент использования подвижного состава – 0,681. Коэффициент наполнения – 0,62. Средняя дальность поездки – 4,51 км. Интервалы движения на маршрутах в час-пик колеблются от 6 до 22 мин. Износ парка троллейбусов 72%.

Общая протяженность троллейбусных маршрутов 74,4 км, протяженность улично-дорожной сети с троллейбусом – 26,3 км. Среднесетевой интервал движения – 6,3 мин.

#### 1.4.1.3 Трамвай

В настоящее время в городе действует 8 трамвайных маршрутов, связывающих Центральный район с Кузнецким, Куйбышевским, Орджоникидзевским. В Заводском районе действует обособленная трамвайная линия, не имеющая связи с остальной городской трамвайной сетью (маршрут № 10).

Ежедневно на линию выходят 75 трамваев. Среднесписочное количество подвижного состава – 101 ед. Средняя эксплуатационная скорость – 16,5 км/ч. Коэффициент использования подвижного состава – 0,653. Коэффициент наполнения – 0,51. Средняя дальность поездки – 4,39 км. Интервалы движения на маршрутах в час-пик колеблются от 5 до 32 мин.

В центральном районе в основном трамвайное движение совмещено с проезжей частью. Выделенные полотна для движения организованы по ул. Транспортной, пр. Дружбы, ул. Рудокопровая, Кузнецкстроевском пр., а также в Орджоникидзевском, Кузнецком и Заводском районах.

Общая протяженность трамвайных маршрутов 120 км.

Хранение и обслуживание подвижного состава осуществляется в депо № 1,2,3.

Плотность линий общественного транспорта: в Центральном районе – 1,5 км/ кв. км, Куйбышевском районе – 0,4 км/кв. км, Кузнецком районе – 0,8 км/кв. км, Орджоникидзевском районе – 0,9 км/кв. км, Заводском районе – 1,0 км/кв. км, в Новоильинском районе – 1,2 км/ кв. км.

Наряду с массовым транспортом внутригородские пассажироперевозки осуществляются также индивидуальным легковым автотранспортом и таксомоторами, а также железнодорожным транспортом.

#### 1.4.1.4 Железнодорожный транспорт.

 С использование железнодорожного транспорта (пригородные электропоезда) внутригородские перевозки осуществляются преимущественно по направлению Центральный район – Заводской район: Новокузнецк – Карлык, Новокузнецк – Полосухино.

Основной объем пассажироперевозок осуществляется автобусным транспортом (более 50 %), при этом большая доля приходится на маршрутные такси.

Подвижность населения составляет порядка 260 поездок в год, в том числе с использованием общественного пассажирского транспорта – 220 поездок в год.

#### 1.4.1.5 Остановки общественного транспорта, отстойно-разворотные площадки

На линиях общественного транспорта на территории городского округа размещено 875 остановок, из них 160 – трамвайных.

Более половины остановочных пунктов автобусов и троллейбусов не оборудованы заездными карманами, в более чем 30 % отсутствуют остановочные павильоны (отдельно стоящие и совмещенные с торговыми киосками).

Остановочные павильоны трамвайных остановок, как правило, совмещены с автобусными, однако более 50 % не имеют остановочных павильонов. В наименьшей степени благоустроены трамвайные остановки в Орджоникидзевском и Кузнецком районах города.

На основе анализа расположения остановочных пунктов с учетом максимальной дальности пешеходных подходов 500 м была построена Схема «Зоны пешеходной доступности остановок общественного транспорта». Практически вся территория Центрального, Новоильинского и Заводского районов находится в зоне нормативной пешеходной доступности. В Куйбышевском, Кузнецком и Орджоникидзевском районах вне нормативной доступности находится большая часть индивидуальной жилой застройки, расположенной на значительном удалении от городских магистралей.

Частично конечные остановки автобусных маршрутов оборудованы отстойно-разворотными площадками. Такие площадки имеются в:

* 1. Центральном районе (ул. Чайкиной, автобусные маршруты № 62, 66),
	2. Заводском районе (ул. 40 лет ВЛКСМ, автобусные маршруты № 10, 14, 15, троллейбусный маршрут № 1),
	3. Орджоникидзевском районе (ул. Кольская, автобусные маршруты № 1, 3, 4, 5, 12, 13, 20, 345),
	4. Куйбышевском районе (ул. В. Соломиной, автобусные маршруты № 16, 26, 57, 70),
	5. Новоильинском районе (пр. Авиаторов, автобусные маршруты № 7, 80, 81, 82, 83, 86; ул. Косыгина, автобусные маршруты № 71, 82, 90, 91, 94).

#### 1.4.1.6 Легковой транспорт

Сведения о количестве автотранспорта[[4]](#footnote-4) на территории городского округа приведены в таблице 14(по данным на 2014г).

Таблица 14

| № п/п | Вид автотранспортных средств | Всего, ед. | В том числе |
| --- | --- | --- | --- |
| Физические лица | Юридические лица |
| 1 | Легковые | 127353 | 125558 | 1795 |
| 2 | Грузовые | 10314 | 7901 | 2413 |
| 3 | Автобусы | 2390 | 1458 | 932 |
| 4 | Спецавтотранспрт | 1262 |  | 1262 |
|  | ИТОГО | 141319 | 134917 | 6402 |

Существующий уровень автомобилизации в г. Новокузнецке оценивается в размере 230 индивидуальных легковых автомобилей на 1000 жителей. Высокие темпы роста уровня автомобилизации населения в последние годы привели к увеличению количества зон возникновения системных заторов и соответственно зон неблагоприятного движения транспорта. В рамках проведения обследования существующей интенсивности движения на основных узлах пересечений транспортной сети города Новокузнецка было выявлено, что в общем потоке транспортных средств порядка 90 % составляют легковые автомобили (от 88,9 до 91,7 % в зависимости от района города.

В настоящее время (2016 год) в городе Новокузнецке состоит на учете 152 720 единиц механических транспортных средств. За последние 10 лет (2007 – 2016) зарегистрировано увеличение числа зарегистрированных механических транспортных средств на 7 процентов.

#### 1.4.2. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств.

#### 1.4.2.1 Грузовой транспорт

В пределах городского округа осуществляется интенсивное движение грузового транспорта, что обусловлено наличием большого числа грузообразующих и грузопоглощающих предприятий, сосредоточенных преимущественно на территориях трех крупнейших промышленных площадок в Заводском, Центральном и Кузнецком районах.

К числу крупных грузовых автотранспортных предприятий (с парком более 100 грузовых автомобилей) города относятся: ООО АТП «Южкузбассуголь», ООО «АТП «ЗСМК», ООО «Горняк», ООО «Трансхолод», ОАО «Новокузнецкая автобаза», ООО «ГРАДЭКО».

Пути пропуска грузового автотранспорта отображены на схеме («Схема путей пропуска основных потоков грузового транспорта»). В границах городской черты они представлены следующими улицами и дорогами: Ильинское шоссе; Бызовское шоссе; Космическое шоссе; Северное шоссе; Есауловское шоссе; Пойменное шоссе; Заводское шоссе; Кузнецкое шоссе; Байдаевское шоссе; Притомское шоссе; Кондомское шоссе; ул. Автотранспортная; ул. Моховая; ул. Промстроевская; ул. ДОЗ; ул. Запорожская; ул. Ноградская; ул. Транспортная; ул. Вокзальная; ул. Щорса; ул. Тушинская; ул. 375 км; ул. Хлебозаводская; ул. Рудокопровая; ул. Дмитрова; ул. Горноспасательная; ул. Балтийская; ул. Гончарова; Лесная ул.; Листвянское шоссе; ул. Народная; ул. Обнорского (частично); ул. Фесковая; ул. Магнитогорская, ул. Херсонская; ул. Разведчиков; ул. Зыряновская; Телецкий пер.; ул. Толбухина; ул. Юбилейная; Кедровый пер.; ул. Автодорожная; ул. Сивашская; ул. Слесарная; ул. Герцена; ул. Пролетарская; ул. Шоссейная; ул. Туркменская; ул. Депутатская и ряд других.

Основным маршрутом прохода транзитного грузового автотранспорта является автомобильная дорога Обход г. Новокузнецка.

Анализ схемы путей пропуска основных потоков грузового транспорта позволяет сделать вывод о том, что наиболее напряженная обстановка наблюдается в Орджоникидзевском и Куйбышевском районах, где движение грузового транспорта рассредоточено по узким улицам преимущественно в зонах индивидуальной жилой застройки. Несмотря на то, что грузовое автодвижение осуществляется в обход крупных жилых районов Центрального, Заводского и Кузнецкого районов, часть территорий все же попадает в зону негативного влияния грузового транспорта: улицы Ноградская – Запорожская – Транспортная, Заводское шоссе (на участке прохождения через территорию застройки индивидуальными жилыми домами), Томский проезд – улицы Депутатская – Малая – Водопадная, ул. Народная. Наиболее перегружены грузовым автотранспортом мостовые переходы через реку Томь.

По полученным в ходе проведенных обследований данным по существующей интенсивности движения транспорта на основных узлах магистральной сети города был определен процент грузового транспорта в общем транспортном потоке по заданным направлениям (таблица 18). В целом по городу доля грузового транспорта в общем транспортном потоке составляет 4,5 %.

#### 1.4.3 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры городской агломерации

Уровень обслуживания населения общественным внутригородским транспортом (особенно в Центральном районе) достаточно высокий. Менее благополучным с точки зрения транспортного обслуживания является Новоильинский район. Удаленность от центральной части города, преимущественно жилая застройка, отсутствие на его территории крупных промышленных зон предопределяют значительные корреспонденции населения в другие районы города, при этом обслуживание населения осуществляется только автобусным транспортом. Существует необходимость рассмотрения возможности развития на территории района иных общественных видов транспорта. Плотность линий общественного транспорта составляет 0,4–1,5 км/кв. км, что ниже нормативных значений (1,5–2,5 км/кв. км).

Основной объем пассажироперевозок по городу приходится на автобусный транспорт, в подвижном составе которого преобладают маршрутные такси. Это значительно увеличивает нагрузку на улично-дорожную сеть города. Износ подвижного состава высок – более 63 %. Также высокий износ подвижного состава имеет место и в троллейбусном и трамвайном парках.

В последнее время наблюдается тенденция вытеснения трамвайного движение с улиц города, что увеличивает нагрузку на автобусный и троллейбусный транспорт. В целом троллейбусное сообщения (как один из экологичных видов транспорта) не получило должного развития (троллейбусные линии имеются только в Центральном и Заводском районах города).

Наблюдается недостаточный уровень благоустроенности остановочных пунктов общественного транспорта.

Отсутствие централизованных мест для временного хранения легковых автомобилей у мест приложения труда и объектов обслуживания приводит к перегрузке проезжих частей улиц автомобилями индивидуальных владельцев. Решение данной проблемы должно производиться за счет организации площадок для временного хранения транспорта (уличных или внеуличных) при наличии свободных территорий, либо за счет строительства гаражей-стоянок (многоярусных, подземных, встроенных).

Грузовой транспорт создает дополнительную нагрузку на улично-дорожную сеть города, ухудшает условия проживания населения и оказывает негативное воздействие на окружающую среду. В связи с этим проектные предложения в области развития улично-дорожной сети города необходимо принимать с условием обеспечения достаточного количества дублирующих и обходных направлений, способных полностью вывести грузовой транспорт за пределы территорий жилой застройки.

[Объекты для хранения и обслуживания транспортных средств](#_Toc271798985)

Постоянное хранение автотранспортных средств индивидуальных владельцев на территории городского округа осуществляется, преимущественно, в одноэтажных боксовых и металлических гаражах, гаражах манежного типа, на открытых платных охраняемых стоянках и приусадебных участках в зонах индивидуальной жилой застройки. На городских территориях практически не реализуются современные методы хранения автотранспорта (многоярусные, подземные и встроенные гаражи).

Гаражно-строительные кооперативы и прочие массивы гаражей боксового типа сосредоточены как внутри районов жилой застройки, так и вдоль их границ (вдоль улиц Народная, Толбухина, Телецкая, Транспортная, Сибиряков-Гвардейцев, Хлебозаводская, 40 лет ВЛКСМ, Косыгина и др.), а также в комплексе с коммунально-складскими и производственными зонами. Общая площадь, занимаемая гаражами индивидуальных владельцев, составляет около 350 га, и способна принять на постоянное хранение порядка 80 тыс. легковых автомобилей.

Открытые стоянки для временного хранения автотранспорта у объектов трудового, социально-культурного, бытового и производственного тяготения представлены уличными (в виде специальных карманов вдоль проезжих частей улиц – преимущественно в Центральном районе) и внеуличными площадками. Наиболее остро ощущается недостаток автостоянок у мест приложения труда (проходные промышленных предприятий). Зачастую для парковки легковых автомобилей работников крупных предприятий используются крайние полосы проезжих частей улиц и полосы озеленения (Космическое шоссе, пересечение улиц Хлебозаводская – Музейная и др.).

Обслуживание автомототранспортных средств на территории муниципального образования осуществляется автозаправочными станциями и станциями технического обслуживания. В пределах городского округа насчитывается 81 автозаправочная станция, включая 11 заправочных станций с газовым топливом. Общее количество колонок порядка 300 ед., что достаточно для обслуживания имеющегося парка автотранспортных средств. Станций технического обслуживания на территории городского округа насчитывается более 200 ед. В основном они располагаются на территории производственных зон и гаражных кооперативов.

#### 1.5 Оценка финансирования дорожной сети городской агломерации

В настоящий момент финансирование на поддержание и развитие улично-дорожной сети находится на недостаточном уровне. Ежегодно в связи с сокращением поступлений в доход местного, областного финансирования происходит сокращение финансирования на содержание и развитие транспортной инфраструктуры. Администрация Новокузнецкого городского округа вынуждена сиквестировать бюджет.

Реализация приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги позволит достигнуть основного показателя проекта «Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, отвечающих нормативным требованиям, к общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения в размере 50 к 2018г. и 85% к 2025г. Сохранение финансирования необходимого для ремонта 50-60 кл. дорог в долгосрочной перспективе позволит отказаться от низкоэффективных работ и снижение затрат на текущее содержание и обслуживание улично-дорожной сети.

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

#### Таблица 15-Прогноз социально-экономического развития города Новокузнецка на 2017 год и на плановый период 2018-2019 г.г.

| **Показатели** | **Единица измерения** | **отчет** | **оценка** | **прогноз** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** |
| **1. Население**  |
| **Численность населения (среднегодовая)** |   |   |   |   |   |   |
| Все население (среднегодовая) | тыс.чел. | 550,690 | 551,067 | 551,320 | 551,303 | 551,332 |
| Общий коэффициент рождаемости | число родившихся на 1000 человек населения | 12,00 | 12,10 | 12,00 | 12,20 | 13,10 |
| Общий коэффициент смертности | число умерших на 1000 человек населения | 13,90 | 13,90 | 14,10 | 14,30 | 13,80 |
| Коэффициент естественного прироста населения | на 1000 человек населения | -1,90 | -1,77 | -2,14 | -2,18 | -0,69 |
| Коэффициент миграционного прироста | на 10 000 человек населения | 39,10 | 11,00 | 37,30 | 5,20 | 24,50 |
| **2. Производство товаров и услуг**  |
| **2.1. Промышленное производство** |   |   |   |  |  |  |
| Индекс промышленного производства  | % к предыдущему году в сопоставимых ценах | 94,40 | 97,90 | 100,60 | 100,40 | 100,60 |
| **Добыча полезных ископаемых** |   |   |   |  |  |  |
| Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами - РАЗДЕЛ C: Добыча полезных ископаемых | млн. руб.  | 102 585,9 | 108 284,2 | 114763,2 | 126991,5 | 143915,2 |
| Темп роста отгрузки - РАЗДЕЛ С: Добыча полезных ископаемых | % к предыдущему году в действующих ценах | 129,70 | 105,60 | 106,0 | 110,7 | 113,3 |
| Индекс-дефлятор отгрузки - РАЗДЕЛ C: Добыча полезных ископаемых | % к предыдущему году | 130,00 | 100,40 | 105,9 | 109,6 | 112,0 |
| Индекс производства - РАЗДЕЛ C: Добыча полезных ископаемых | % к предыдущему году в сопоставимых ценах | 99,70 | 105,20 | 100,0 | 101 | 101,2 |
| **Обрабатывающие производства** |   |   |   |  |  |  |
| Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами - РАЗДЕЛ D: Обрабатывающие производства | млн. руб.  | 204 029,21 | 192 731 | 200991,8 | 209353 | 215412 |
| Темп роста отгрузки - РАЗДЕЛ D: Обрабатывающие производства | % к предыдущему году в действующих ценах | 102,10 | 94,50 | 104,3 | 104,2 | 102,9 |
| Индекс-дефлятор отгрузки - РАЗДЕЛ D: Обрабатывающие производства | % к предыдущему году | 109,30 | 100,40 | 103,3 | 104 | 102,6 |
| Индекс производства - РАЗДЕЛ D: Обрабатывающие производства | % к предыдущему году в сопоставимых ценах | 93,40 | 94,10 | 100,9 | 100,2 | 100,3 |
| **Производство и распределение электроэнергии, газа и воды** |   |   |   |   |   |   |
| Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами - РАЗДЕЛ E: Производство и распределение электроэнергии, газа и воды | млн. руб.  | 15 865,01 | 17 120,8 | 18148,0 | 19168,9 | 20370,9 |
| Темп роста отгрузки - РАЗДЕЛ E: Производство и распределение электроэнергии, газа и воды | % к предыдущему году в действующих ценах | 119,30 | 107,90 | 106,00 | 105,6 | 106,3 |
| Индекс-дефлятор отгрузки - РАЗДЕЛ E: Производство и распределение электроэнергии, газа и воды | % к предыдущему году | 131,00 | 107,70 | 106,00 | 105,10 | 104,70 |
| Индекс производства - РАЗДЕЛ E: Производство и распределение электроэнергии, газа и воды | % к предыдущему году в сопоставимых ценах | 91,10 | 100,20 | 100,00 | 100,50 | 101,50 |
| **2.2. Строительство** |   |   |   |   |   |   |
| Объем работ, выполненных по виду экономической деятельности "Строительство" (Раздел F) | в ценах соответствующих лет; млн. руб. | 17 369,20 | 16 229,00 | 17000,00 | 18100,00 | 19650,00 |
| Индекс производства по виду деятельности "Строительство" (Раздел F) | % к предыдущему году в сопоставимых ценах | 58,60 | 89,90 | 100,5 | 100,9 | 103,10 |
| Индекс-дефлятор по объему работ, выполненных по виду деятельности "строительство" (Раздел F) | % к предыдущему году | 107,60 | 103,90 | 104,20 | 105,5 | 105,3 |
| Ввод в действие жилых домов | тыс. кв. м. в общей площади | 131,60 | 236,00 | 236,00 | 236,00 | 236,00 |
| Удельный вес жилых домов, построенных населением | % | 84,10 | 85,00 | 85,00 | 85,00 | 85,00 |
| **3. Торговля и услуги населению** |   |   |   |   |   |   |
| Индекс потребительских цен за период с начала года | к соответствующему периоду предыдущего года, % | 114,60 | 107,50 | 105,5 | 104,8 | 104,3 |
| Оборот розничной торговли | в ценах соответствующих лет; млн. руб. | 96 164,00 | 98 390,20 | 102666,2 | 107917,0 | 112794,8 |
| Оборот розничной торговли | % к предыдущему году в сопоставимых ценах | 85,40 | 95,00 | 99,00 | 100,3 | 100,5 |
| Индекс-дефлятор оборота розничной торговли | % к предыдущему году | 115,80 | 107,70 | 105,4 | 104,8 | 104,0 |
| Оборот общественного питания | млн. руб.  | 5 031,30 | 5 379,50 | 5708,50 | 6035,4 | 6408,10 |
| Оборот общественного питания | % к предыдущему году в сопоставимых ценах | 92,60 | 99,00 | 100,30 | 100,5 | 101,70 |
| Индекс потребительских цен на продукцию общественного питания за период с начала года | к соответствующему периоду предыдущего года, % | 116,40 | 108,00 | 105,8 | 105,20 | 104,40 |
| **4. Инвестиции** |   |   |   |   |   |   |
| Инвестиции в основной капитал | в ценах соответствующих лет; млн. руб. | 27257,20 | 28459,24 | 30479,85 | 32647,73 | 35379,69 |
| Индекс физического объема инвестиций в основной капитал | % к предыдущему году в сопоставимых ценах | 43,78 | 98,50 | 102,0 | 102,5 | 104,0 |
| Индекс-дефлятор | % к предыдущему году | 113,30 | 106,00 | 105,0 | 104,5 | 104,2 |
| **5. Денежные доходы и расходы населения** |   |   |   |   |   |   |
| Реальные денежные доходы населения | % к предыдущему году | 88,2 | 93,9 | 100,1 | 100,2 | 100,4 |
| Среднедушевые денежные доходы (в месяц)  | руб. | 23139,7 | 23337,1 | 24640,4 | 25888,3 | 27103,8 |
| Средний размер назначенных пенсий | руб. | 12740,1 | 13259,2 | 13781,7 | 14408,6 | 15191,4 |
| Реальный размер назначенных пенсий | % к предыдущему году | 111,2 | 104,1 | 103,9 | 104,5 | 105,4 |
| **6. Труд и занятость** |   |   |   |   |   |   |
| Среднегодовая численность занятых в экономике | тыс. чел. | 269,71 | 263,62 | 263,88 | 264,20 | 265,00 |
| Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата  | тыс. руб. | 28,903 | 29,137 | 30,331 | 31,919 | 33,513 |
| Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата  | % к предыдущему году | 104,20 | 100,80 | 104,10 | 105,20 | 105,00 |
| Уровень зарегистрированной безработицы (на конец года) | % | 1,70 | 1,70 | 1,30 | 1,25 | 1,10 |
| Численность безработных, зарегистрированных в государственных учреждениях службы занятости населения (на конец года) | тыс. чел. | 5,37 | 5,57 | 4,20 | 3,60 | 3,20 |
| Численность незанятых граждан, зарегистрированных в государственных учреждениях службы занятости населения, в расчете на одну заявленную вакансию (на конец года) | чел. | 1,42 | 1,16 | 1,10 | 0,90 | 0,70 |
| Среднесписочная численность работников организаций (без внешних совместителей) | тыс. чел. | 187,71 | 181,62 | 181,88 | 182,20 | 183,00 |
| **7. Развитие социальной сферы** |   |   |   |   |   |   |
| Численность детей в дошкольных образовательных учреждениях | чел. | 30 902 | 30 742 | 30 742 | 30 742 | 30 742 |
| Численность обучающихся общеобразовательных учреждениях (без вечерних (сменных) общеобразовательных учреждениях (на начало учебного года)  | тыс. чел. | 54,691 | 56,893 | 58,893 | 60,393 | 61,893 |
| **Обеспеченность** |   |   |   |   |   |   |
| Обеспеченность:  |   |   |   |   |   |   |
| больничными койками на 10 000 человек населения |  коек  | 111,30 | 112,90 | 113,05 | 112,35 | 110,75 |
| общедоступными библиотеками | учрежд. на 100 тыс.населения | 5,09 | 5,08 | 5,08 | 5,08 | 5,08 |
| учреждениями культурно-досугового типа | учрежд. на 100 тыс.населения | 3,00 | 1,45 | 1,45 | 1,45 | 1,45 |
| дошкольными образовательными учреждениями | мест на 1000 детей в возрасте 1-6 лет | 744 | 744 | 744 | 744 | 744 |
| мощностью амбулаторно-поликлинических учреждений на 10 000 человек населения | на конец года; посещений в смену | 290,80 | 290,93 | 290,79 | 290,80 | 290,79 |
| Численность: |   |   |   |   |   |   |
| врачей всех специальностей | на конец года; тыс. чел. | 2,565 | 2,57 | 2,57 | 2,58 | 2,60 |
| среднего медицинского персонала | на конец года; тыс. чел. | 6,543 | 6,58 | 6,59 | 6,60 | 6,60 |

##  Прогноз транспортного спроса городской агломерации, объемов и характера передвижения населения и перевозки грузов по видам транспортапо видам транспорта

## Автомобильный транспорт

Внешние автотранспортные связи, представленные автомобильными дорогами регионального значения, обеспечивают сообщение Новокузнецка с городами Кемеровской области – Кемерово, Ленинск-Кузнецком, Междуреченском, Прокопьевском, а также населенными пунктами соседних субъектов Российской Федерации: Алтайским краем, Новосибирской областью, а также Томской областью, Красноярским краем (через Кемерово).

С сетью автомобильных дорог федерального значения город связан через областную столицу посредством: автомагистрали Р‑384 Ленинск-Кузнецкий – Кемерово и а/д Ленинск-Кузнецкий – Новокузнецк – Междуреченск. Автодорога Ленинск-Кузнецкий – Новокузнецк – Междуреченск подходит к городу с севера и вливается в ул. Гончарова, через Куйбышевский, Центральный, Кузнецкий и Орджоникидзевский районы города выходит на Притомское шоссе и далее в восточном направлении на Междуреченск, на её долю приходится свыше 90 % от общего объёма грузоперевозок автомобильным транспортом. С южной стороны города по трассе имеется автодорожный обход по направлению Калачево – Сосновка – Атаманово, соединяющий основные автодорожные подходы к городу.

С Алтайским краем транспортное сообщение осуществляется по а/д Бийск – Мартыново – Кузедеево – Новокузнецк, подходящей к городу с южной стороны и вливающейся в ул. Туркменская – ул. Точилино – ул. Шоссейная – ул. Пролетарская.

Планируется сохранение тенденции увеличения автомобильного транспорта на 10%-13% за 7 лет, увеличение потока грузового транспорта преимущественно грузовым автотранспортом на 3-5% в год в т.ч. и транзитного транспорта. В условии устойчивого роста населения городской агломерации планируется приток населения на 0,5-1 % в год.

К 2025г снижение скорости автотранспорта составит до 30-40 км. в час., увеличение автопарка примерно на 163410 механических транспортных средств, рост участков действующих в режиме перегрузки до 50 км.

При условии увеличения автомобилизации населения, отсутствия развития транспортной инфраструктуры городской агломерации и низкими показателями ремонта удс прирост мест концентрации ДТП будет не менее 3-4 мест ежегодно. К 2025г. данный показатель составит не менее 49-57, снижение скорости автотранспорта до 10-20 км. в час, увеличение ДТП на 5-10% ежегодно 711-914 до в т.ч.увеличение пострадавших до 921-1164, погибших 46-60 человек.

При реализации ПКРТИ 2017г. в общей сложности должно быть отремонтировано 59 км. дорог, в 2018г. в 53 км. дорог. В общей сложности среднегодовые темпы ремонта дорог городской агломерации составят 8,3 % в год. В последующие годы ремонтные работы должны быть выполненные не менее чем 50-60 км. дорог. Достижение данных объемов позволит достигнуть основного показателя проекта «Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, отвечающих нормативным требованиям, к общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения в размере 50 к 2018г. и 85% к 2025г. Сохранение финансирования необходимого для ремонта 50-60 кл. дорог в долгосрочной перспективе позволит отказаться от низкоэффективных работ и снижение затрат на текущее содержание и обслуживание улично-дорожной сети.

В соответствии с разъяснениями от Министерства транспорта Российской Федерации от 28.12.2016г.в состав дорожной сети городскогой агломерации включены:

В пределах ядра городской агломерации (городского округа) вся улично-дорожная сеть в т.ч. магистральные дороги регулируемого движения, магистральные улицы регулируемого движении общегородского значения, транспортно –пешеходные и пешеходно-транспортные районного значения, наиболее загруженные улицы и дороги местного значения по которым ежедневно осуществляется трудовая миграция населения, за исключением местных и внутриквартальных дорог и проездов.

За пределами ядра агломерации (городского округа) наиболее загруженные автомобильные дороги общего пользования регионального значения, по которым ежедневно осуществляется трудовая миграция населения из городов(поселков) спутников в ядро агломерации, за исключением участков дорог, на которых не производится регулярные перевозки пассажиров автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

Для Новокузнецкой агломерации границы городской агломерации за пределами ядра агломерации были определены следующим образом:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Автомобильная дорога | Ежесуточная трудовая миграция (ядро агломерации-города (насел. Пункты) спутники | Наличие маршрутов пассажирских перевозок общественным транспортом |
| а/д "Ленинск-Кузнецк-Новокузнецк- Междуреченск"  | Киселевск, Прокопьевск-Новокузнецк  | есть |
| Мыски -Междуреченск-Новокузнецк | есть |
| а/д "Новокузнецк- Осинники"  | Осинники-Новокузнецк | есть |
| а/д "Бийск- Мартыново- Кузедеево-Новокузнецк | Тимиртау, Мундыбаш, Кузедеево, Малиновка, Калтан-Новокузнецк | есть |
| Итого |  |  |

На выбор участков для приоритетного ремонта **«Безопасные и качественные дороги» в 2018г-2019г**.в границах ядра агломерации повлиял ряд факторов и условий:

1. Ненормативное состояние проезжей части более 60 % от общей протяженности/площади участка дороги определяется исходя из наличия сетки трещин, выбоин, некоторые из которых превышают параметры по ГОСТ Р 50597-93 (**главный фактор**).
2. На данных участках ежедневно осуществляется трудовая миграция населения (пример район-центр).
3. На участках зафиксированы места концентрации ДТП или аварийно-опасные участки.
4. На участках дорог осуществляются регулярные маршруты движения общественного транспорта;
5. Отсутствуют альтернативные маршруты для движения, отвечающие требованиям к обеспечению безопасности дорожного движения.
6. Народное голосование «Выбери дороги для ремонта» на сайте электронных референдумов «Наш Новокузнецк».

С учетом данных факторов и условий были определены приоритетные участки для проведения ремонтных работ в 2017-2019г.

1. В 2017г. ремонт дорог сосредоточен на транзитных и объездных маршрутам движения автотранспорта и участкам автодорог из района в центр города, а так же на участках автодорог, где процент ямочного ремонта составляет 30 % и более.
2. В 2018г. ремонт дорог будет сосредоточен на несущих магистралях внутри каждого района города.

Протяженность агломерации находящейся в нормативном состоянии в

Реализация приоритетного проекта **«Безопасные и качественные дороги»** в Новокузнецкой агломерации согласована с другими приоритетными проектами, к примеру **«ЖКХ и городская среда»** и **«Комплексное развитие моногородов»**, в которых мы участвуем.

Реализация намеченных в рамках проекта мероприятий по ремонту дорог позволит в 400-летнему Юбилею Новокузнецка, отмечаемому на федеральном уровне (Указ Президента РФ от 30.09.2013 № 745) позволит Новокузнецку радикально решить вопрос качества автомобильных дорог, способствовать росту доверия жителей к власти, улучшить городскую среду, улучшить инвестиционную привлекательность Новокузнецка для потенциальных инвесторов с учетом подготовленной заявки на создание в Новокузнецке территории опережающего социально-экономического развития.

**Сведенья о рассмотрении ПКРТИ с представителями широкой общественности**

На основании распоряжения №1496 от 19.09.2017 «О проведении общественного обсуждения корректировки программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Новокузнецкой агломерации» 28.09.2017г. было проведено общественное обсуждение корректировки ПКРТИ. Материалы ПКРТИ опубликованы на официальном сайте администрации города Новокузнецка ([www.admnkz.info](http://www.admnkz.info)) и на сайте Администрации Кемеровской области ([www.ako.ru](http://www.ako.ru)) в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

**Приложение № 7**

к программе комплексного развития транспортной инфраструктуры Новокузнецкой агломерации в рамках приоритетного направления стратегического развития Российской Федерации «Безопасные и качественные дороги»

**Перечень автомобильных дорог агломерации и планируемые мероприятия на них для достижения целевых показателей**

Приложение № 7 представлено в отдельном файле (таблица 1)

**Приложение № 8**

к программе комплексного развития транспортной инфраструктуры Новокузнецкой агломерации в рамках приоритетного направления стратегического развития Российской Федерации «Безопасные и качественные дороги»

Приложение № 8 представлено в отдельном файле (таблица 2)

**Приложение № 9**

к программе комплексного развития транспортной инфраструктуры Новокузнецкой агломерации в рамках приоритетного направления стратегического развития Российской Федерации «Безопасные и качественные дороги»

**Информация по диагностике автомобильных дорог Новокузнецкой агломерации**

Приложение № 9 представлено в отдельном файле (таблица 3)

**Приложение № 10**

к программе комплексного развития транспортной инфраструктуры Новокузнецкой агломерации в рамках приоритетного направления стратегического развития Российской Федерации «Безопасные и качественные дороги»

**План мероприятий по ликвидации мест концентрации ДТП на автомобильных дорогах, входящих в Новокузнецкую агломерацию**

Приложение № 10 представлено в отдельном файле (таблица 4)

1. За базовое значение взяты кол-во мест концентрации ДТП за 11 мес. 2016г. [↑](#footnote-ref-1)
2. [↑](#footnote-ref-2)
3. Согласно Своду правил «Градостроительство, планировка и застройка городских и сельских поселений СП 42.13330.2011. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89». [↑](#footnote-ref-3)
4. [↑](#footnote-ref-4)