**АДМИНИСТРАЦИЯ**
**ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ «ГОРОД НИКОЛАЕВСК-НА-АМУРЕ»**
**Николаевского муниципального района Хабаровского края**

# ПОСТАНОВЛЕНИЕ

26.07.2017 № 752

г. Николаевск-на-Амуре

Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городского поселения «Город Николаевск-на-Амуре» Николаевского муниципального района Хабаровского края на 2017 - 2026 годы

В соответствии со ст. 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации, Федеральным законом от 29 декабря 2014 г. № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»; Федеральным законом от 06 октября 2003 г. № 131 - ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; постановлением Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»; на основании Устава городского поселения «Город Николаевск-на-Амуре» Николаевского муниципального района Хабаровского края, администрация городского поселения «Город Николаевск-на-Амуре» Николаевского муниципального района Хабаровского края

ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить прилагаемую Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры городского поселения «Город Николаевск-на-Амуре» Николаевского муниципального района Хабаровского края на 2017 - 2026 годы.

2. Признать утратившим силу постановление администрации городского поселения «Город Николаевск-на-Амуре» от 28.03.2017 № 389 «Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городского поселения «Город Николаевск-на-Амуре» Николаевского муниципального района Хабаровского края на 2017 - 2026 годы».

3. Опубликовать настоящее постановление в Сборнике муниципальных правовых актов городского поселения «Город Николаевск-на-Амуре» и на официальном сайте администрации городского поселения «Город Николаевск-на-Амуре» в сети «Интернет».

4. Контроль за выполнением настоящего постановления возложить на заместителя главы администрации по строительству и жилищно-коммунального хозяйства городского поселения «Город Николаевск-на-Амуре» Николаевского муниципального района Хабаровского края Трофимова М.М.

5. Настоящее постановление вступает в силу после его официального опубликования.

И.о. главы администрации М.М. Трофимов

7760

УТВЕРЖДЕНА

постановлением администрации городского поселения «Город Николаевск-на-Амуре»

от 26.07.2017 № 752

# ПРОГРАММА
комплексного развития транспортной инфраструктуры городского поселения «Город Николаевск-на-Амуре» Николаевского муниципального района Хабаровского края на 2017 - 2026 годы

## ПАСПОРТ
Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского поселения «Город Николаевск-на-Амуре» Николаевского муниципального района Хабаровского края на 2017 - 2026 годы

| | |
|---|---|
| Наименование Программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского поселения «Город Николаевск-на-Амуре» Николаевского муниципального района Хабаровского края на 2017 - 2026 годы (далее - Программа) |
| Основание для разработки Программы | - Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 г. № 190 - ФЗ;<br>- Федеральный закон от 06 октября 2003 г. № 131 - ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;<br>- Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов» |
| Заказчик Программы | Администрация городского поселения «Город Николаевск-на-Амуре» Николаевского муниципального района Хабаровского края. Юридический и почтовый адрес: 682460, Хабаровский край, г. Николаевск-на-Амуре, ул. Советская, 73 |
| Разработчик Программы | Администрация городского поселения «Город Николаевск-на-Амуре» Николаевского муниципального района Хабаровского края. Юридический и почтовый адрес: 682460, Хабаровский край, г. Николаевск-на-Амуре, ул. Советская, 73 |
| Цель Программы | Создание условий для развития систем транспортной инфраструктуры в соответствии с текущими и перспективными потребностями сельского поселения, в целях повышения качества услуг, повышение уровня безопасности дорожного движения и улучшения экологического состояния |
| Задачи Программы | - Обеспечение функционирования и развития сети, автомобильных дорог общего пользования местного значения городского поселения «Город Николаевск-на-Амуре» Николаевского муниципального района Хаба- |

| | |
|---|---|
| | ровского края;<br>- Сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;<br>- Улучшение транспортного обслуживания населения |
| Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры | - Снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции);<br>- Увеличение протяженности дорог с твердым покрытием;<br>- Достижение расчетного уровня обеспеченности населения услугами транспортной инфраструктуры |
| Сроки и этапы реализации Программы | Срок реализации Программы 2017 - 2026 годы |
| Укрупненные описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры | - проведение паспортизации и инвентаризации, автомобильных дорог местного значения общего пользования;<br>- инвентаризация с оценкой технического состояния автомобильных дорог городского поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства автомобильных дорог;<br>- реконструкция, капитальный ремонт, ремонт, автомобильных дорог местного значения включая проектно-изыскательные работы;<br>- размещение дорожных знаков и указателей на улицах;<br>- оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта;<br>- оборудование пешеходных переходов в соответствии с ГОСТ |
| Объемы и источники финансирования Программы, (тыс. руб.) | Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2017 - 2026 годов составляет 6718,00 тыс. руб., в том числе по годам:<br>2017 год - 40000,00 тыс. рублей;<br>2018 год - 70200,00 тыс. рублей;<br>2019 год - 70200,00 тыс. рублей;<br>2020 год - 70200,00 тыс. рублей;<br>2021 год - 70200,00 тыс. рублей;<br>2022 год - 70200,00 тыс. рублей;<br>2023 год - 70200,00 тыс. рублей;<br>2024 год - 70200,00 тыс. рублей;<br>2025 год - 70200,00 тыс. рублей;<br>2026 год - 70200,00 тыс. рублей.<br>Финансирование входящих в Программу мероприятий осуществляется за счет средств краевого бюджета, бюджета городского поселения «Город Николаевск-на-Амуре» Николаевского муниципального района Хабаровского края |

## Раздел 1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

### 1.1. Анализ положения городского поселения «Город Николаевск-на-Амуре» Николаевского муниципального района Хабаровского края в структуре пространственной организации Хабаровского края



Город Николаевск-на-Амуре расположен на левом берегу реки Амур на протяжении 13,5 км, с востока на запад и с севера на юг 3,7 км, граничит с межселенной территорией Николаевского муниципального района. Является административным центром Николаевского муниципального района. Город Николаевск-на-Амуре не имеет непосредственного выхода на трассу автомобильной дороги Селихино - Николаевск-на-Амуре. Сообщение осуществляется летом через паромную переправу, зимой по ледовой переправе, в осенний и весенний период сообщение отсутствует.

В состав городского поселения входят: г. Николаевск-на-Амуре, жилмассив Половинка, жилмассив Сергеевка и жилмассив Сокол. В жилмассиве Сокол в 2014 году были построены и введены в эксплуатацию 15 индивидуальных жилых домов для семей, чьи дома попали в зону подтопления в 2013 году.

Жилмассив Половинка расположен на востоке в 4 км от городского поселения, восточной части городского поселения. С северной, восточной части жилмассив Половинка граничит межселенными землями Николаевского муниципального района.

Жилмассив Сергеевка находится на западе в 3 км от городского поселения, расположен с востока на запад на береговой линии реки Лича на протяжении 1,5 километров. С северной стороны граничит с территорией Николаевского аэропорта с южной стороны - с береговой линией реки Лича.

Границы городского поселения установлены законом Хабаровского края от 30.06.2004 № 191 «О наделении административных центров районов статусом городского, сельского поселения и об установлении их границ».

Самым существенным препятствием для освоения земельных ресурсов являлась проблема распоряжения земельными участками, большая часть которых не разграничена. С принятием Федерального закона от 23.06.2014 № 171-ФЗ «О внесении изменений в Земельный кодекс РФ и отдельные законодательные акты Российской Федерации» с 01 марта 2015 г. администрация городского поселения стала исполнять данные полномочия, что позволит существенно сократить сроки предоставления земельных участков предпринимателям и инвесторам.

Решениями Совета депутатов городского поселения от 20.12.2011 № 41-180 утвержден Генеральный план городского поселения, от 24.12.2009 № 13-49 утверждены Правила землепользования и застройки городского поселения. Советом депутатов городского поселения решением, от 22.08.2013 № 67-280 утверждены Правила благоустройства и содержания территории городского поселения.

### 1.2. Социально-экономическая характеристика городского поселения, характеристика градостроительной деятельности на территории сельского поселения, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса

Городское поселение «Город Николаевск-на-Амуре», как муниципальное образование, представляет собой часть территории Николаевского района Хабаровского края. Центр Николаевского муниципального района. Расположен на левом берегу реки Амур в его устье. Расстояние до краевого центра 997 километра. Город был основан 13 августа (1 августа - по старому стилю) 1850 г. экспедицией Невельского Г.И.

В городском поселении в среднем проживает 19,9 тыс. человек.

Основу экономики городского поселения «Город Николаевск-на-Амуре» составляют предприятия лесной и рыбной отраслей промышленности, а также морской, речной, авто и авиационной видов транспорта, торговли, местной пищевой промышленности. Эти отрасли в большей степени зависят от конъюнктуры внешнего рынка, как в вопросах ценообразования, так и состояния спроса.

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

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

В настоящее время протяженность автомобильных дорог общего пользования городского поселения составляет 93,450 километра.

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

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

Транспортная инфраструктура городского поселения представлена сетью автомобильных дорог местного значения общего пользования общей протяженностью 93,450 км, в том числе с асфальтобетонным покрытием 33,9 км, с гравийным покрытием 59,524 километров. Число дорог в границах городского поселения 86 штук. Из которых можно выделить три основные так называемые грузовые артерии городского поселения и Николаевского муниципального района, это ул. Владивостокская, которая берет свое начало от Николаевского морского порта, проходит через городское поселение с юга на север, ул. Гоголя соединяет южную часть городского поселения с северной, ул. Луначарского. По выше названным дорогам можно доставить груз от основных погрузо-разгрузочных площадок городского поселения (Николаевский морской порт, Николаевская РЭБ флота), пассажиров в любую точку городского поселения и любой населенный пункт Николаевского муниципального района расположенного на левом берегу реки Амур.

Пассажирские и грузовые перевозки автомобильным транспортом осуществляет ООО «АТП Николаевска-на-Амуре» и индивидуальные предприниматели. Имеется сеть частных такси.

Пассажирские перевозки всеми видами автомобильного транспорта осуществляются в дачном, городском, пригородном, междугороднем направлениях.



Важную роль в эффективном развитии промышленности является транспортная система автомобильных дорог городского поселения «Город Николаевск-на-Амуре».

Транспортная инфраструктура городского поселения является важной составляющей инфраструктуры Николаевского муниципального района Хабаровского края.

Развитие экономики городского поселения и Николаевского муниципального района во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая зависит от уровня развития и состояния сети, автомобильных дорог в границах городского поселения.

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

Улично-дорожная сеть городского поселения входит в состав всех территориальных зон и представляет собой часть территории, ограниченную красными линиями и предназначенную для движения транспортных средств и пешеходов, прокладки инженерных коммуникаций, размещения зеленых насаждений и установки технических средств информации и организации движения.

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

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

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

- автомобильные дороги представляют собой материалоемкие, трудоемкие линейные сооружения, содержание которых требует больших финансовых затрат;
- в отличие от других видов транспорта автомобильный - наиболее доступный для всех вид транспорта, а его неотъемлемый элемент - автомобильная дорога - доступен абсолютно всем гражданам городского поселения, водителям и пассажирам транспортных средств и пешеходам;
- помимо высокой первоначальной стоимости строительство, реконструкция, капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог также требуют больших затрат.

Автомобильные дороги должны обладать определенными потребительскими свойствами, а именно:

-.удобство и комфортность передвижения;
- скорость движения;
- пропускная способность;
- безопасность движения;
- экономичность движения;
- долговечность;
- стоимость содержания;
- экологическая безопасность.

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

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

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

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

- содержание автомобильных дорог;
- ремонт автомобильных дорог;
- капитальный ремонт автомобильных дорог;
- реконструкция автомобильных дорог;
- строительство новых дорог.

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

Особенностью населенных пунктов городского поселения является наличие транспортных потоков, проходящих через его территорию. Основными улицами, по которым осуществляется основное движение транспортных потоков в городском поселении, являются улицы: Советская, Сибирская, Луначарского, Хабаровская, Владивостокская, М. Горького, Володарского, Кантера, Ленина, Гоголя, Попова, это те улицы, по которым осуществляется подъезд к социальным и производственным объектам, осуществляемым легковым и грузовым автотранспортом.

На сегодняшний день большая часть улиц и дорог сельского поселения находится в неудовлетворительном состоянии. Основные показатели по существующей улично-дорожной сети городского поселения сведены в таблице № 1.



Таблица № 1

Показатели существующей улично-дорожной сети городского поселения «Город Николаевск-на-Амуре» Николаевского муниципального района Хабаровского края

| № п/п | Наименование дороги | Протяженность, м | Тип покрытия/ площадь, $м^2$ | |
|---|---|---|---|---|
| | | | с усовершенств. покрытием | с гравийным покрытием |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| | Улично-дорожная сеть городского поселения<br>Всего<br>в том числе:<br>с асфальтобетонным покрытием<br>с гравийным покрытием | 93450<br><br>33926<br>59524 | 229321 | 307057 |
| 1. | ул. Хабаровская | 1210 | 7865 | |
| 2. | ул. Совхозная | 820 | 4920 | |
| 3. | ул. Кантера | 1380 | 4550 | 4420 |
| 4. | ул. Гоголя | 2400 | 15600 | |
| 5. | ул. Попова | 1250 | 8160 | |
| 6. | ул. Советская | 8370 | 58590 | |
| 7. | ул. Парковая | 1580 | | 9480 |
| 8. | ул. Орлова | 890 | 3240 | 2100 |
| 9. | ул. Луначарского | 6000 | 33200 | 14800 |
| 10. | ул. Горького | 3000 | 18000 | |
| 11. | ул. Сибирская | 3800 | 19440 | 3360 |
| 12. | ул. Владивостокская | 710 | 3600 | 500 |
| 13. | ул. Орджоникидзе | 830 | | 4150 |
| 14. | ул. Благовещенская | 420 | | 2310 |
| 15. | ул. Читинская | 990 | 1596 | 4344 |
| 16. | ул. Охотская | 1150 | 1000 | 4750 |
| 17. | ул. Калинина | 850 | | 3400 |
| 18. | ул. Александрова | 1100 | 3705 | 3445 |
| 19. | ул. Наумова | 840 | 1320 | 2880 |
| 20. | ул. Володарского | 1400 | 9100 | 700 |
| 21. | ул. Ленина | 600 | 3540 | 240 |
| 22. | ул. Воровского | 310 | 1860 | |
| 23. | пер. Ключевой | 180 | 1080 | |
| 24. | ул. Свободная | 830 | 1500 | 2650 |
| 25. | ул. Свердлова | 1120 | 1529 | 4070 |
| 26. | ул. Пушкина | 800 | | 4000 |
| 27. | ул. Лиманская | 860 | 1400 | 2900 |
| 28. | ул. Бошняка | 1200 | 2200 | 4400 |
| 29. | ул. Кирова | 1320 | 3250 | 5330 |
| 30. | ул. Чихачева | 1270 | 2850 | 4770 |
| 31. | пер. Заводской | 360 | 1980 | |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| 32. | ул. Флотская | 470 | | 2350 |
| 33. | ул. 1-я Батарейная | 480 | | 2400 |
| 34. | ул. 2-я Батарейная | 150 | | 750 |
| 35. | ул. 3-я Батарейная | 390 | | 2150 |
| 36. | ул. Майская | 244 | | 1098 |
| 37. | ул. Зеленая | 460 | | 1840 |
| 38. | ул. Маяковского | 270 | | 1215 |
| 39. | ул. Островского | 480 | 500 | 1660 |
| 40. | ул. Приамурская | 2100 | 3900 | 8700 |
| 41. | ул. Пионерская | 1890 | 1260 | 10080 |
| 42. | ул. Школьная | 3760 | 4740 | 17820 |
| 43. | ул. Красноармейская | 3800 | | 22800 |
| 44. | ул. Северная | 2260 | | 13560 |
| 45. | ул. 30 лет Победы | 2280 | | 11400 |
| 46. | ул. Левоневского | 1700 | 1500 | 8700 |
| 47. | ул. Красногвардейская | 1700 | | 10200 |
| 48. | ул. Полярная | 1360 | | 6800 |
| 49. | ул. Комсомольская | 1700 | | 10200 |
| 50. | ул. Строительная | 1340 | | 8040 |
| 51. | ул. Нагорная | 680 | | 3060 |
| 52. | ул. Победы | 710 | | 4260 |
| 53. | ул. Лесная | 730 | | 3285 |
| 54. | ул. Рабочая | 680 | | 3060 |
| 55. | ул. Дальневосточная | 880 | | 3960 |
| 56. | ул. Луговая | 460 | | 2300 |
| 57. | ул. Юбилейная | 480 | | 2400 |
| 58. | ул. Центральная | 500 | | 2500 |
| 59. | пер. Дорожный | 360 | | 1440 |
| 60. | ул. Пригородная | 390 | 1755 | |
| 61. | ул. Восточная | 390 | | 1170 |
| 62. | ул. Артиллерийская | 260 | | 780 |
| 63. | ул. Спасская | 250 | | 1250 |
| 64. | ул. Волочаевская | 210 | | 630 |
| 65. | ул. Дачная | 220 | | 770 |
| 66. | ул. Пограничная | 160 | | 800 |
| 67. | ул. Октябрьская | 600 | | 3000 |
| 68. | ул. Приморская | 540 | | 2430 |
| 69. | ул. Невельского | 710 | 5680 | |
| 70. | ул. Набережная | 400 | | 2000 |
| 71. | ул. Телеграфная | 130 | | 650 |
| 72. | ул. Чкаловская | 340 | | 1700 |
| 73. | ул. Полевая | 250 | | 1250 |
| 74. | ул. Русская Камора | 90 | | 360 |
| 75. | ул. Аэродромная | 2200 | | 8800 |



| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| 76. | ул. Энтузиастов | 480 | | 2880 |
| 77. | ул. Летная | 540 | | 2700 |
| 78. | ул. Речная | 110 | | 330 |
| 79. | ул. Дальняя | 850 | | 3400 |
| 80. | ул. Кооперативная | 360 | | 1440 |
| 81. | пер. Крестьянский | 220 | | 880 |
| 82. | ул. Садовая | 480 | | 1920 |
| 83. | ул. Лазо | 400 | | 2000 |
| 84. | ул. Таежная | 150 | | 750 |
| 85. | ул. Центральная (ж/м Половинка) | 200 | | 1200 |
| 86. | ул. Молодежная | 370 | | 1850 |
| | Итого: | 93450 | 229321 | 307057 |
| | Всего: | | 536378 | |

Согласно постановлению Правительства Российской Федерации от 28 сентября 2009 г. № 767 «Об утверждении Правил классификации автомобильных дорог в Российской Федерации и их отнесения к категориям автомобильных дорог», автомобильные дороги местного значения городского поселения относятся к IV категории, с общим числом полос движения 2 - 1 шт., с шириной полосы движения от 3 до 4,5 метров. Параметры дорог местного значения соответствуют нормативам IV категории.

Скорость движения на дорогах поселения составляет 60 - 40 км/час.

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

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям экономики и населения городского поселения, является одним из наиболее существенных ограничений темпов роста социально-экономического развития городского поселения, поэтому совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования в границах городского поселения имеет важное значение.

Развитие транспортной инфраструктуры в будущем позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, что в свою очередь приведет к экономическому росту городского поселения.

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

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

В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете городского поселения эксплуатационное состояние значительной части улиц поселения по отдельным параметрам перестало соответствовать требованиям нормативных документов и технических регламентов.

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

### 1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами)

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории городского поселения. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей, находящихся в собственности граждан. Помимо этого увеличилось движение автомобилей грузового транспорта, в связи с огромными темпами строительства объектов жилищного и капитального строительства.

Хранение автотранспорта на территории поселения осуществляется в основном в пределах участков предприятий, на придомовых участках жителей поселения, гаражно-строительных кооперативов.

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

Предполагается, что ведомственные и грузовые автомобили будут находиться на хранении в производственной зоне, зоне земель транспорта, зонах сельскохозяйственного назначения сельского поселения. Постоянное и временное хранение легковых автомобилей населения предусматривается в границах придомовых территорий многоквартирных домов и приусадебных участков частных домовладений.

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

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

Основным видом пассажирского транспорта поселения являются автобусы и такси. Транспортную связь осуществляют предприятия и индивидуальные предприниматели. Передвижение по территории городского поселения осуществляется с использованием общественного, личного транспорта либо в пешем порядке.

### 1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Для передвижения пешеходов в населенных пунктах городского поселения предусмотрены тротуары. В местах, где отсутствуют тротуарные дорожки, пешеходное движение происходит в основном по проезжим частям улиц, что приводит к возникновению дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП) на улицах. В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы нерегулируемые пешеходные переходы. Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории городского поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.



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

Грузовой транспорт наиболее активно наблюдается по основным улицам городского поселения: ул. Советская, ул. Сибирская, ул. Луначарского, ул. Владивостокская, ул. Гоголя, ул. Попова, ул. Хабаровская.

В составе движения грузового транспорта в целом по улицам городского поселения преобладают автомобили грузоподъемностью до 10 тонн, а также автомобили, перевозящие груза в междугороднем сообщении до 50 тонн.

### 1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

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

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

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

Базовыми данными при принятии управленческих решений являются статистические сведения, которые формируются специалистами безопасности дорожного движения и применяются для анализа ДТП, выявления проблемных точек и негативных тенденций, оценки эффективности мер, которые направлены на сокращение количества, тяжести ДТП.

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

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

Автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса относятся к главным источникам загрязнения окружающей среды. Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе канцерогенные. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных

накладок, хлориды, используемые в качестве антиобледенителей дорожных покрытий, загрязняют придорожные полосы и водные объекты.

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

Воздействие шума также негативно отражается на здоровье человека, приводит к росту сердечнососудистых и эндокринных заболеваний. Воздействие шума влияет на познавательные способности людей, вызывает раздражительность.

### 1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры городского поселения «Город Николаевск-на-Амуре»

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

Приоритетными направления развития транспортной инфраструктуры являются:

- капитальный ремонт и реконструкция дорог;
- строительство тротуаров;
- обустройство пешеходных переходов в соответствии с ГОСТом;
- разработка проекта организации дорожного движения;
- размещение дорожных знаков и нанесение дорожной разметки;
- оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта.

Отсюда вытекают новые требования к транспортной системе. Это, прежде всего, предполагает более эффективное производительное качественное использование имеющегося потенциала и, в частности, переход к более качественным транспортным услугам.

### 1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры городского поселения «Город Николаевск-на-Амуре»

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

1. Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004 № 190-ФЗ.

2. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

3. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».



4. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О правилах дорожного движения».

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

6. Решением Совета депутатов городского поселения от 20.12.2011 № 41-180 утвержден Генеральный план городского поселения.

7. Решением Совета депутатов городского поселения от 24.12.2009 № 13-49 утверждены Правила землепользования и застройки городского поселения.

8. Решением Совета депутатов городского поселения от 22.08.2013 № 67-280 утверждены Правила благоустройства с содержания территории городского поселения.

9. Администрацией городского поселения утверждено постановление от 28.03.2017 № 388 «Об утверждении муниципальной программы повышение безопасности дорожного движения в городского поселении «Город Николаевск-на-Амуре» на 2017 год».

Нормативно-правовая база, необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры, сформирована.

Реализация Программы осуществляется через систему программных мероприятий, разрабатываемых муниципальными программами городского поселения «Город Николаевск-на-Амуре».

### 1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

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

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

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

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

Применение программно-целевого метода в развитии автомобильных дорог общего пользования городского поселения позволит системно направлять средства

на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

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

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

## Раздел 2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории городского поселения «Город Николаевск-на-Амуре»

### 2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения

Размеры территорий для нового строительства (размещения жилищного фонда, общественных зданий и сооружений, отдельных коммунальных и промышленных объектов, не требующих устройства санитарно-защитных зон, для устройства путей сообщения и мест общего пользования), определяются в соответствии с правилами и нормами проектирования, установленными в СНиП 2.07.01-89.

### 2.2. Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории городского поселения

С ростом промышленного производства и повышением жизненного уровня ускоренно растут мобильность и подвижность населения, объемы и дальность перевозок, в значительной мере определяющие социально-экономическое развитие общества. Мобильность товаров, подвижность населения во многом определяют эффективность экономической системы и социальные условия жизни населения. Потребность человека в передвижении во многом определяется:

- уровнем развития общества;
- социальной структурой;
- укладом жизни;
- характером расселения по территории поселения;
- свободным временем и реальными доходами населения;
- культурно-бытовыми потребностями;
- концентрацией мест жительства и мест работы;
- ростом поселения и др.

Передвижения человека могут быть пешеходными и транспортными (на индивидуальном или общественном транспорте). В случае сочетания нескольких способов передвижений или видов транспорта, их называют сложными или комбинированными. Любые передвижения осуществляются в соответствии с определенной целью: трудовые, учебные, культурно-бытовые, служебные.



Трудовые - поездки на работу, с работы. Эти передвижения наиболее устойчивые и составляют 70 - 80%.

Учебные - поездки учащихся, студентов в учебные заведения и обратно. Доля передвижений в соответствии с этой целью составляет 15 - 25%.

Культурно-бытовые - поездки по различным личным и бытовым нуждам, являющиеся эпизодическими и зависящие от доходов, социального статуса, рода занятий, возраста и др.

Служебные - поездки в рабочее время при производственной необходимости или выполнении служебных обязанностей.

Выбор способа передвижения, вида транспорта и степени их использования зависят от ряда факторов: социальные (социальный статус, семейное положение), личностные (возраст, этап жизненного цикла семьи, род занятий, экономическое положение, образ жизни, представление о себе), культурные (культура, субкультура, принадлежность к социальному классу), психологические (мотивация), состояние развития транспортной системы, качество транспортного обслуживания территории, уровень автомобилизации, расстояние передвижения и др.

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

Воздушные и водные перевозки из городского поселения осуществляются.

Автомобильный транспорт - важнейшая составная часть инфраструктуры городского поселения, удовлетворяющая потребностям всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения.

### 2.4. Прогноз развития дорожной сети поселения

Автодороги с асфальтобетонным покрытием в городском поселении, составляют 33,9 %, находятся в удовлетворительном состоянии, местами требуют ремонта.

59,5 % автомобильных дорог общего пользования местного значения имеют грунтовое и гравийное покрытие, что существенно мешает социально-экономическому развитию поселения и негативно сказывается на безопасности дорожного движения и скорости движения, а также приводит к повышенному износу транспортных средств и дополнительному расходу топлива.

Отставание развития дорожной сети сдерживает социально-экономический рост во всех отраслях экономики и уменьшает мобильность передвижения трудовых ресурсов.

В соответствии с определёнными выше приоритетами развития транспортного комплекса городского поселения, проектом Программы предусмотрены нижеописанные мероприятия по оптимизации улично-дорожной сети.

Программой даются предложения по формированию улично-дорожной сети в соответствие с нормативами.

Основные расчетные параметры уличной сети в пределах городского населенного пункта и городского поселения принимаются в соответствии со

СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

В основу построения улично-дорожной сети положена идея увеличения числа связей между существующими и планируемыми районами городского поселения.

При проектировании улиц и дорог в районах нового жилищного строительства необходимо соблюдать проектную ширину улиц в красных линиях, что позволит избежать в дальнейшем реализации дорогостоящих мероприятий по изъятию земельных участков и сноса объектов капитального строительства с целью расширения улиц. Проектируемые улицы должны размещаться таким образом на рельефе, чтобы было выполнено требование соблюдения нормативных уклонов.

Уровень транспортного обеспечения существенно влияет на градостроительную ценность территории. Задача развития транспортной инфраструктуры - создание благоприятной среды для жизнедеятельности населения, нейтрализация отрицательных климатических факторов, снижение социальной напряженности от транспортного дискомфорта.

При проектировании улично-дорожной сети необходимо учитывать сложившуюся систему улиц и направление перспективного развития населенных пунктов, предусматривать мероприятия по исключению имеющихся недостатков.

## 2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

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

На территории городского поселения на расчетный срок предполагается проживание 20000 человек. Принятый уровень автомобилизации на расчетный срок в соответствии с требованиями п. 6.3. СНиП 2.07.01-89 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» составит 300 автомобилей на 1000 жителей. Таким образом, суммарное количество автомобилей составит 6000 штук.

Расчет объектов транспорта проведен в соответствии с СНиП 2.07.01-89 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» пункты 6.40, 6.41:

Станции технического обслуживания автомобилей следует проектировать из расчета один пост на 200 легковых автомобилей.

Автозаправочные станции (АЗС) следует проектировать из расчета одна топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей.

Назначаем необходимое количество постов на СТО равное 16, расчетное количество колонок на АЗС - 3.

Для улучшения обслуживания автомобильного транспорта жителей предусмотрено размещение одной автомобильной мойки мощностью 3 поста.



## 2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Предполагается незначительный рост аварийности. Это связано с увеличением парка автотранспортных средств и неисполнением участниками дорожного движения правил дорожного движения.

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

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

Количество автомобильного транспорта в последние десятилетия растет. Прогнозы до 2026 г. для городского поселения предполагают дальнейший рост легкового и грузового транспорта. Городская транспортная инфраструктура не справляется с большим количеством индивидуального автотранспорта, возникают проблемы с паркованием автомобилей. Также транспорт воздействует на окружающую среду, загрязняя атмосферу, увеличивая бытовой шум. В связи с этим растет беспокойство по поводу воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения. Возникающий риск для здоровья требует все более срочных действий для снижения негативного воздействия и связанного с ним риска. Включение вопросов защиты окружающей среды и охраны здоровья в политику для транспорта совершенно необходимо для обеспечения устойчивости развития и снижения заболеваемости.

Негативное воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения:

- загрязнение атмосферы;
- воздействие шума;
- связанная с транспортом двигательная активность;
- психологическое и социальное воздействие.

Альтернативным решением проблемы негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения может стать снижение привлекательности автомобиля. Автомобиль должен использоваться гораздо реже. Чтобы это было так, необходимо одновременно повышать привлекательность общественного транспорта. Кроме того, необходимо расширять использование альтернативных способов передвижения, к каким относятся пешеходное и велосипедное.

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

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние до-

рог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту, капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования. В условиях, когда объем инвестиций в дорожной комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной инфраструктуры, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог.

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

Приоритетными направления развития транспортной инфраструктуры являются:

- капитальный ремонт и реконструкция дорог;
- строительство тротуаров;
- обустройство пешеходных переходов в соответствии с ГОСТом;
- разработка проекта организации дорожного движения;
- размещение дорожных знаков и нанесение дорожной разметки;
- оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта.

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

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

Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение комплекса мероприятий.

В рамках задачи, предусматривающей увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям, предусмотрены мероприятия по реконструкции перегруженных движением участков автомобильных дорог, ликвидации грунтовых разрывов и реконструкции участков дорог, имеющих переходный тип дорожной одежды проезжей части, реконструкции искусственных сооружений для приведения их характеристик в соответствие с параметрами автомобильных дорог на соседних участках, повышения безопасности движения, увеличения грузоподъемности, долговечности и эксплуатационной надежности.

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

В рамках задачи, предусматривающей создание условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения, предусмотрены мероприятия, направленные на формирование устойчивых транспортных связей с соседними населенными пунктами, муниципальными образованиями, дорогами регионального и федерального значения.



Программой предусмотрены следующие изменения во внешней транспортной сети:

- первоочередной ремонт автодорог общего пользования местного значения, движение по которым осуществляет общественный транспорт;
- капитальный ремонт тротуаров;
- обустройство пешеходных переходов в соответствии с ГОСТом;
- разработка и утверждение проекта организации дорожного движения;
- установка дорожных знаков в соответствии с ГОСТом;
- установка остановочных павильонов.

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

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

В целях повышения безопасности дорожного движения и улучшения обслуживания пользователей предусмотрено обустройство автомобильных дорог местного значения объектами дорожного сервиса и другими предприятиями, оказывающими услуги участникам движения.

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

Хранение автотранспорта на территории поселения осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий, гаражно-строительных кооперативов, на придомовых территориях многоквартирных домов и придомовых участках частных домовладений.

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

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

Программой предусматривается выполнение мероприятий:

- по обеспечению административными мерами устройства необходимого количества парковочных мест в соответствии с проектной вместимостью зданий общественного назначения на участках, отводимых для их строительства (весь период);
- по строительству автостоянок около объектов обслуживания (весь период);
- по организации общественных стоянок в местах наибольшего скопления автомобилей.

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

Повышение уровня безопасности на автомобильных дорогах местного значения предполагается достигать за счет обустройства пешеходных переходов, осве-

щения участков автомобильных дорог, установления искусственных неровностей, дорожных знаков, нанесения дорожной разметки и других мероприятий.

Программой городского поселения предусматривается создание без барьерной среды для маломобильных групп населения. С этой целью при проектировании общественных зданий должны предъявляться требования по устройству пандусов с нормативными уклонами, усовершенствованных покрытий тротуаров и всех необходимых требований, отнесённых к созданию без барьерной среды.

### 4.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных хозяйств

В целях упорядочения организации дорожного движения, внедрение комплекса сбора и обработки информации о транспортных средствах, осуществляющих грузовые перевозки по автомобильным дорогам местного значения, позволит обеспечить учет и анализ грузопотоков, повысить обоснованность принятия решений по развитию дорожной сети, а также применять меры административного воздействия к перевозчикам, нарушающим установленные правила перевозки грузов.

### 4.6. Мероприятия по развитию сети дорог городского поселения

В рамках задачи, предусматривающей меры по обеспечению устойчивого функционирования автомобильных дорог общего пользования местного значения, намечены мероприятия по организационной и правовой поддержке реализации задач муниципального заказчика Программы, направленные на проведение работ в целях государственной регистрации прав на объекты недвижимости дорожного хозяйства муниципальной собственности, установление придорожных полос автомобильных дорог местного значения и обозначение их на местности, информационное обеспечение дорожного хозяйства, выполнение работ и оказание услуг, направленных на обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования местного значения, выполнение работ и оказание услуг, направленных на правовое обеспечение реализации Программы.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса городского поселения должны стать:

- ремонт улично-дорожной сети городского поселения «Город Николаевск-на Амуре»;
- строительство тротуаров и пешеходных пространств для организации системы пешеходного движения в поселении;
- упорядочение улично-дорожной сети в отдельных районах городского поселения, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;
- строительство улично-дорожной сети на территории городского поселения нового жилищного строительства.

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

При планировании развития транспортной системы городского поселения необходимо учитывать перспективное развитие транспортной системы района и региона в целом. Транспортная система городского поселения является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления городского поселения. Данные Программой предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений для органов Николаевского муниципального района и органов государственной власти Хабаровского края по развитию транспортной инфраструктуры.



Программными мероприятиями в части развития транспортного комплекса городского поселения должны стать:

- проведение паспортизации и инвентаризации, автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения;
- инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах городского поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства;
- капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы;
- размещение дорожных знаков и указателей на улицах;
- оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта.

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

Финансирование мероприятий Программы осуществляется за счет средств краевого бюджета, бюджета Николаевского муниципального района, бюджета городского поселения «Город Николаевск-на-Амуре».

Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2017 - 2026 годов составляет 671800,00 тыс. руб., в том числе по годам:

2017 год - 40000,00 тыс. рублей; (141,5)
2018 год - 70200,00 тыс. рублей;
2019 год - 70200,00 тыс. рублей;
2020 год - 70200,00 тыс. рублей;
2021 год - 70200,00 тыс. рублей;
2022 год - 70200,00 тыс. рублей;
2023 год - 70200,00 тыс. рублей;
2024 год - 70200,00 тыс. рублей;
2025 год - 70200,00 тыс. рублей;
2026 год - 70200,00 тыс. рублей.

На реализацию мероприятий могут привлекаться также другие источники.

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

Таблица 4. Объемы и источники финансирования мероприятий Программы

| № п/п | Наименование мероприятия | Годы реализации | Объем финансирования, тыс. рублей | | | | | Непосредственный результат реализации мероприятия | Заказчик программы |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Всего | в разрезе источников финансирования | | | | | |
| | | | | краевой бюджет | районный бюджет | местный бюджет | внебюджетные источники | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского поселения «Город Николаевск-на-Амуре» Николаевского муниципального района Хабаровского края на 2017 - 2026 годы | | | | | | | | | |
| 1. | Цель: создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы городского поселения «Город Николаевск-на-Амуре», повышение уровня безопасности дорожного движения | | | | | | | | |
| 1.1. | Задача: обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования городского поселения «Город Николаевск-на-Амуре» | | | | | | | | |
| 1.1.1. | Проведение паспортизации и инвентаризации, автомобильных дорог местного значения, определение полосы отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения | 2017 | 0,00 | | | 0,00 | | получение правоустанавливающих документов на автомобильные дороги местного значения | администрация городского поселения «Город Николаевск-на-Амуре» |
| | | 2018 | 100,00 | | | 100,00 | | | |
| | | 2019 | 100,00 | | | 100,00 | | | |
| | | 2020 | 100,00 | | | 100,00 | | | |
| | | 2021 | 100,00 | | | 100,00 | | | |
| | | 2022 | 100,00 | | | 100,00 | | | |
| | | 2023 | 100,00 | | | 100,00 | | | |
| | | 2024 | 100,00 | | | 100,00 | | | |
| | | 2025 | 100,00 | | | 100,00 | | | |
| | | 2026 | 100,00 | | | 100,00 | | | |
| | | **Всего** | **900,00** | | | **900,00** | | | |
| 1.1.2. | Инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, опреде- | 2017 | 0,00 | | | 0,00 | | безопасное использование искусственных сооружения на | администрация городского поселения |
| | | 2018 | 100,00 | | | 100,00 | | | |
| | | 2019 | 100,00 | | | 100,00 | | | |



Таблица 4. Объемы и источники финансирования мероприятий Программы

| № п/п | Наименование мероприятия | Годы реализации | Объем финансирования, тыс. рублей | | | | | Непосредственный результат реализации мероприятия | Заказчик программы |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Всего | в разрезе источников финансирования | | | | | |
| | | | | краевой бюджет | районный бюджет | местный бюджет | внебюджетные источники | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| | ление сроков и объемов необходимой реконструкции или нового строительства | 2020 | 100,00 | | | 100,00 | | автомобильных дорогах | «Город Николаевск-на-Амуре» |
| | | 2021 | 100,00 | | | 100,00 | | | |
| | | 2022 | 100,00 | | | 100,00 | | | |
| | | 2023 | 100,00 | | | 100,00 | | | |
| | | 2024 | 100,00 | | | 100,00 | | | |
| | | 2025 | 100,00 | | | 100,00 | | | |
| | | 2026 | 100,00 | | | 100,00 | | | |
| | | **Всего** | **900,00** | | | **900,00** | | | |
| 1.1.3 | Ремонт улично-дорожной сети городского поселения «Город Николаевск-на-Амуре» | | | | | | | | |
| | ул. Воровского, ул. Советская, ул. Свободная, ул. Школьная, ул. Орлова, ул. Александрова, ул. Володарского, ул. Гоголя, ул. М.Горького, ул. Кантера, ул. Кирова, ул. Ленина, ул. Лиманская, ул. Наумова, ул. Пионерская, ул. Попова, ул. Свердлова, ул. Северная, ул. Сибирская, ул. Совхозная, ул. Хабаровская, ул. Чихачева, ул. Наумова, ул. Красноармейская, | 2017 | 40000,00 | 30000,00 | | 10000,00 | | подготовка проектно-сметной документации ремонт дорог общего пользования местного значения | администрация городского поселения «Город Николаевск-на-Амуре» |

Таблица 4. Объемы и источники финансирования мероприятий Программы

| № п/п | Наименование мероприятия | Годы реализации | Объем финансирования, тыс. рублей | | | | | Непосредственный результат реализации мероприятия | Заказчик программы |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Всего | в разрезе источников финансирования | | | | | |
| | | | | краевой бюджет | районный бюджет | местный бюджет | внебюджетные источники | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| | ул. Луначарского, ул. Благовещенская, ул. Приамурская | | | | | | | | |
| | ул. Красногвардейская, ул. Владивостокская, ул. Гоголя, ул. Кантера, ул. Ленина, ул. Хабаровская, ул. Попова | 2018 | 60000,00 | 50000,00 | | 10000,00 | | | |
| | ул. Чихачева, ул. Орлова, ул. Свердлова, ул. Приамурская, ул. Пионерская, ул. Сибирская. | 2019 | 60000,00 | 50000,00 | | 10000,00 | | | |
| | ул. Володарского, ул. Невельского, пер. Ключевой, ул. Наумова, ул. Александрова. | 2020 | 60000,00 | 50000,00 | | 10000,00 | | | |
| | ул. Чкаловская, ул. Охотская, ул. Телеграфная, ул. Левоневского, ул. Лиманская. | 2021 | 60000,00 | 50000,00 | | 10000,00 | | | |
| | ул. Володарского, ул. Орджоникидзе, ул. Сибирская, пер. Заводской | 2022 | 60000,00 | 50000,00 | | 10000,00 | | | |
| | ул. Кирова, ул. Красноармейская, ул. Пушкина | 2023 | 60000,00 | 50000,00 | | 10000,00 | | | |
| | ул. 30 лет Победы, ул. Парковая, ул. Строительная | 2024 | 60000,00 | 50000,00 | | 10000,00 | | | |
| | ул. Дальневосточная, ул. Комсомольская, ул. Полярная | 2025 | 60000,00 | 50000,00 | | 10000,00 | | | |



Таблица 4. Объемы и источники финансирования мероприятий Программы

| № п/п | Наименование мероприятия | Годы реализации | Объем финансирования, тыс. рублей | | | | | Непосредственный результат реализации мероприятия | Заказчик программы |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Всего | в разрезе источников финансирования | | | | | |
| | | | | краевой бюджет | районный бюджет | местный бюджет | внебюджетные источники | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| | ул. Воровского, ул. Свободная, ул. Совхозная. | 2026 | 60000,00 | 50000,00 | | 10000,00 | | | |
| | | Всего | **5800000,00** | **480000,00** | | **100000,00** | | | |
| 1.2. | Задача: сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях | | | | | | | | |
| 1.2.1. | Размещение дорожных знаков и нанесение разметки | 2017 | 0,00 | | | 0,00 | | снижение дорожно-транспортных происшествий | администрация городского поселения «Город Николаевск-на-Амуре» |
| | | 2018 | 1500,00 | | | 1500,00 | | | |
| | | 2019 | 1500,00 | | | 1500,00 | | | |
| | | 2020 | 1500,00 | | | 1500,00 | | | |
| | | 2021 | 1500,00 | | | 1500,00 | | | |
| | | 2022 | 1500,00 | | | 1500,00 | | | |
| | | 2023 | 1500,00 | | | 1500,00 | | | |
| | | 2024 | 1500,00 | | | 1500,00 | | | |
| | | 2025 | 1500,00 | | | 1500,00 | | | |
| | | 2026 | 1500,00 | | | 1500,00 | | | |
| | | Всего | **13500,0** | | | **13500,0** | | | |
| 1.2.2. | Обустройство пешеходных переходов в соответствии с ГОСТ | 2017 | 0,00 | 0,00 | | 0,00 | | снижение дорожно-транспортных происшествий | администрация городского поселения |
| | | 2018 | 2500,00 | 2250,00 | | 250,00 | | | |
| | | 2019 | 2500,00 | 2250,00 | | 250,00 | | | |
| | | 2020 | 2500,00 | 2250,00 | | 250,00 | | | |

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

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

Целевые показатели результативности.

Предоставление субсидий осуществляется на достижение целевых показателей в сфере дорожного хозяйства в рамках реализации государственной программы Хабаровского края "Развитие транспортной системы Хабаровского края".

Целевыми показателями результативности использования субсидий являются:

- прирост протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории Хабаровского края, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в результате капитального ремонта и (или) ремонта автомобильных дорог (2,65 км);
- общая площадь твердых типов покрытия автомобильных дорог местного значения (17,211 кв. м) / искусственных сооружений на них введенных в эксплуатацию после капитального ремонта и ремонта (0 пог. м).

Количественное значение целевых показателей результативности использования Субсидий составит 40000,00 тыс. руб., в т.ч. за счет средств:

- краевого бюджета – 30000,00 тыс. руб.,
- местного бюджета – 10000,00 тыс. руб.

Оценка результативности и эффективности Программы осуществляется по следующим направлениям:

- оценка степени достижения запланированных результатов, выраженных целевыми контрольными показателями по стратегическому направлению (для этого фактически достигнутые значения показателей сопоставляются с их плановыми значениями);
- оценка степени выполнения запланированных мероприятий в установленные сроки (выявления степени исполнения плана по реализации программы (подпрограммы) проводится сравнение фактических сроков реализации мероприятий плана с запланированными, а также сравнение фактически полученных результатов с ожидаемыми);
- оценка степени достижения целевых индикаторов и контрольных показателей по каждому из приоритетных направлений развития в корреспонденции с объемом фактически произведенных затрат на реализацию мероприятий (для выявления степени достижения запланированного уровня затрат фактически произведенные затраты на реализацию программы в отчетном году сопоставляются с их плановыми значениями).

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

- высокий (Е 95%);
- удовлетворительный (Е 75%);
- неудовлетворительный (если значение эффективности реализации программы не отвечает приведенным выше уровням, эффективность ее реализации признается неудовлетворительной).



Таблица 4. Объемы и источники финансирования мероприятий Программы

| № п/п | Наименование мероприятия | Годы реализации | Объем финансирования, тыс. рублей | | | | Непосредственный результат реализации мероприятия | Заказчик программы |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Всего | в разрезе источников финансирования | | | | |
| | | | | краевой бюджет | районный бюджет | местный бюджет | внебюджетные источники | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| | | 2021 | 2500,00 | 2250,00 | | 250,00 | | | «Город Николаевск-на-Амуре» |
| | | 2022 | 2500,00 | 2250,00 | | 250,00 | | | |
| | | 2023 | 2500,00 | 2250,00 | | 250,00 | | | |
| | | 2024 | 2500,00 | 2250,00 | | 250,00 | | | |
| | | 2025 | 2500,00 | 2250,00 | | 250,00 | | | |
| | | 2026 | 2500,00 | 2250,00 | | 250,00 | | | |
| | | Всего: | **22500,00** | **20250,00** | | **2250,0** | | | |
| 1.3 | Задача: улучшение транспортного обслуживания населения | | | | | | | | |
| 1.3.1 | Оборудование остановочных пунктов и установка павильонов для общественного транспорта | 2017 | 0,00 | | | 0,00 | | создание комфортных условий для граждан | администрация города Николаевск-на-Амуре» |
| | | 2018 | 6000,00 | | | 6000,00 | | | |
| | | 2019 | 6000,00 | | | 6000,00 | | | |
| | | 2020 | 6000,00 | | | 6000,00 | | | |
| | | 2021 | 6000,00 | | | 6000,00 | | | |
| | | 2022 | 6000,00 | | | 6000,00 | | | |
| | | 2023 | 6000,00 | | | 6000,00 | | | |
| | | 2024 | 6000,00 | | | 6000,00 | | | |
| | | 2025 | 6000,00 | | | 6000,00 | | | |
| | | 2026 | 6000,00 | | | 6000,00 | | | |
| | | Всего | **54000,00** | | | **54000,00** | | | |

Предоставление отчетности по выполнению мероприятий Программы осуществляется в рамках мониторинга.

Целью мониторинга Программы городского поселения «Город Николаевск-на-Амуре» является регулярный контроль ситуации в сфере транспортной инфраструктуры, а также анализ выполнения мероприятий по модернизации и развитию объектов транспортной инфраструктуры, предусмотренных Программой.

Мониторинг Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры включает следующие этапы:

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

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

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

По ежегодным результатам мониторинга осуществляется своевременная корректировка Программы. Решение о корректировке Программы принимается администрацией городского поселения «Город Николаевск-на-Амуре» по итогам ежегодного рассмотрения отчета о ходе реализации Программы или по представлению Главы городского поселения «Город Николаевск-на-Амуре».

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

- отремонтировано автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, километров;

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

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

## Раздел 7. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории городского поселения «Город Николаевск-на-Амуре»

Функциональный механизм реализации Программы включает следующие элементы:

- стратегическое планирование и прогнозирование, трансформирование в систему программных мероприятий и плановых показателей их результативности;

- переход к программно-целевому бюджетированию с выстраиванием процессов планирования бюджета Программы от стратегических целей через долгосрочные региональные и муниципальные программы; мониторинга достижения поставленных в рамках каждой программы целей и реального влияния их на поставленные стратегические цели развития;



- экономические рычаги воздействия, включающие финансово-кредитный механизм Программы, ее материально-техническое обеспечение и стимулирование выполнения программных мероприятий;

- правовые рычаги влияния на экономическое развитие (совершенствование нормативной правовой базы и механизмов их правоприменение);

- организационная структура управления Программой (определение состава, функций и согласованности звеньев административно-хозяйственного управления), в том числе распределение полномочий и ответственности между участниками реализации Программы, необходимых и достаточных для достижения целей Программы;

- регулярная оценка результативности и эффективности реализации Программы с возможностью корректировки действий участников реализации.

И.о. главы администрации М.М. Трофимов