



МАГНИТОГОРСКОЕ ГОРОДСКОЕ
СОБРАНИЕ ДЕПУТАТОВ

РЕШЕНИЕ

25 апреля 2017 года

№ 64

Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры города Магнитогорска на 2017 – 2025 годы

В соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, Федеральным законом «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Требованиями к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года №1440, Уставом города Магнитогорска, Положением о планах и программах развития города Магнитогорска, утвержденным Решением Магнитогорского городского Собрания депутатов от 22 декабря 2015 года № 224, Магнитогорское городское Собрание депутатов РЕШАЕТ:

1. Утвердить Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры города Магнитогорска на 2017 – 2025 годы *(прилагается)*.

2. Настоящее Решение вступает в силу со дня его официального опубликования.

3. Контроль исполнения настоящего Решения возложить на председателя Магнитогорского городского Собрания депутатов А.О. Морозова, главу города Магнитогорска С.Н. Бердникова, председателя Контрольно-счетной палаты города Магнитогорска В.А. Корсакова.

И.о. главы города Магнитогорска

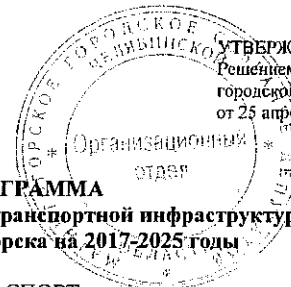
Председатель Магнитогорского
городского Собрания депутатов

В.Н. Нижегородцев



А.О. Морозов

РАЗОСЛАНО МГСД: главе города, прокурору Ленинского района-2, КСН, Регистр МНПА, О.П. Шпряеву, отдел по работе со СМИ, служба внешних связей и молодежной политики (для опубликования), в дело-2.
РАЗОСЛАНО АДМИНИСТРАЦИИ: правовое управление, управление инженерного обеспечения, транспорта и связи, управление муниципальной службы.



ПРОГРАММА
комплексного развития транспортной инфраструктуры
города Магнитогорска на 2017-2025 годы

ПАСПОРТ

Наименование Программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры города Магнитогорска на 2017-2025 годы (далее - Программа)
Основание для разработки	Градостроительный кодекс Российской Федерации
Муниципальный заказчик	администрация города Магнитогорска (далее – администрация города), 455044, Россия, Челябинская область, город Магнитогорск, проспект Ленина, дом 72, глава города Магнитогорска Бердников Сергей Николаевич, телефон 28-84-55, факс 27-87-54
Руководитель Программы	455044, Россия, Челябинская область, город Магнитогорск, проспект Ленина, дом 72, заместитель главы города Магнитогорска по городскому хозяйству Терентьев Дмитрий Николаевич
Разработчики Программы	управление инженерного обеспечения, транспорта и связи администрации города, 455044, Россия, Челябинская область, город Магнитогорск, проспект Ленина, дом 72, телефон 49-85-65, начальник управления Фаттахов Нафис Назипович
Цель и задачи Программы	Целью Программы является развитие современной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение доступности и безопасности услуг транспортного комплекса, повышение экологической безопасности здоровья и качественного уровня жизни населения города Магнитогорска. Задачами Программы являются: - развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в городе; - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в перевозке пассажиров и грузов на территории города (далее - транспортный спрос); - доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования города; - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории города; - создание условий для управления транспортным спросом; - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности

	жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности; - создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения; - эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры
Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры	- строительство, реконструкция улиц с усовершенствованным дорожным покрытием – 29,41 км; - строительство и реконструкция трамвайных линий – 5,8 км одиночного пути; - обустройство 45 пешеходных переходов в соответствии с изменениями требований национальных стандартов Российской Федерации; - организация остановочных пунктов по проспекту Карла Маркса (от улицы Гагарина до улицы Вокзальной, в районе пересечения проспекта Карла Маркса и улицы Завенягина); - приобретение 36 единиц подвижного состава, в том числе для маломобильных групп населения
Сроки и этапы реализации Программы	срок реализации Программы - 2017-2025 годы 1 этап - 2017-2021 годы; 2 этап - 2022-2025 годы
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры (групп мероприятий, подпрограмм, инвестиционных проектов)	- мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры, включающие в себя строительство, реконструкцию улиц общегородского, районного и местного значения; - комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности улиц и (или) их участков; - мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения; - мероприятия по развитию транспорта общего пользования, включая развитие маршрутной сети; - мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения
Объем и источники финансирования Программы	объем финансирования Программы составляет 4 257 105,04 тыс. рублей, в том числе: - федеральный бюджет - 0 тыс. рублей; - областной бюджет - 3 484 187,46 тыс. рублей; - бюджет города - 772 917,58 тыс. рублей; - внебюджетные источники - 0 тыс. рублей

1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДА МАГНИТОГОРСКА

1. Анализ положения города Магнитогорска в структуре пространственной организации Челябинской области.

Город Магнитогорск (далее - город) является городом областного подчинения. Разделен на две части рекой Урал, по которой проходит граница Европы и Азии. Находится в 310 км к юго-западу от Челябинска. На севере, востоке, юге город граничит с Агаповским районом. Западная граница территории города является административной границей между Челябинской областью и Республикой Башкортостан.

Город окружает развитая сеть автомобильных дорог, сложившаяся в процессе исторического и экономического развития региона с учетом его географических особенностей и природных условий.

С севера к городу подходит магистраль межрегионального значения Р316 Стерлитамак - Белорецк - Магнитогорск и примыкает к улице Цементной, обеспечивая транспортные связи с Республикой Башкортостан.

С северо - восточной стороны к городу подходит автомобильная межмуниципальная дорога общего пользования Р360 Южноуральск - Магнитогорск, соединяющая город с Челябинском через Южноуральск. Проходя по районам, имеющим ярко выраженную сельскохозяйственную направленность, она дает выход готовой продукции этих районов к железнодорожным станциям Челябинска, Магнитогорска, Троицка. Кроме того, по этой дороге осуществляются транзитные перевозки областей Уральского Федерального округа и Сибири с Республикой Башкортостан и Оренбургской областью. Подъезд к городу осуществляется по улице Чкалова.

С восточной стороны от города проходит ответвление на автомобильную дорогу регионального значения Р361 Магнитогорск - Сибай - Зилаир - Ирд, обеспечивающее транспортные связи с Республикой Башкортостан.

Дорога Магнитогорск - аэропорт подходит к городу с запада.

Дорога Чебаркуль - Уйское - Сурменевский - Магнитогорск - дорога межмуниципального значения, подходит к левобережной части города с севера и примыкает к улице Бахметьева.

Объездная дорога вокруг города позволяет значительно снизить поток транзитного транспорта, особенно грузового, через жилую левобережную часть города, а также играет важную роль в обеспечении кратчайших транспортных связей между Челябинской, Свердловской, Курганской, Оренбургской областями, республикой Башкортостан, Казахстаном, а также центральными областями Российской Федерации.

Объездная дорога вокруг города включает в себя:

- транспортную развязку 3,362 км на пересечении с автодорогой Южноуральск - Магнитогорск;
- транспортную развязку №1, 1,97 км на пересечении с автодорогой Верхнеуральск - Магнитогорск;
- транспортную развязку №2, 2,912 км на пересечении с автодорогой Верхнеуральск - Магнитогорск;
- транспортную развязку 4,61 км на пересечении с автодорогой Стерлитамак - Белорецк - Магнитогорск;
- транспортную развязку 3,585 км на пересечении с автодорогой Магнитогорск - Кизильское - Сибай Башкортостана.

Площадь города составляет 392,35 кв.км, что составляет 0,4 процента территории Челябинской области. Протяженность вдоль реки Урал с севера на юг - 27 км, с востока на запад - 20 км, высота над уровнем моря - 310 м. Население города - 417 563 тыс. человек, что составляет 11,9 процента от общей численности населения Челябинской области и занимает второе место среди городов Челябинской области по численности.

2. Социально - экономическая характеристика города, характеристика градостроительной деятельности на территории города, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса.

Город является крупным промышленным центром Челябинской области на Урале, занимающим уникальным географическое положение. Он расположен в двух частях света - Европе и Азии, разделяемых рекой Урал. Правый берег имеет спокойный ландшафт, а левый берег характеризуется активным рельефом, в том числе горой Магнитной. Поэтому экономика города имеет ярко выраженную специализацию по отрасли «черная металлургия». Однако функционирование экономической системы города не сводится исключительно к

работе ОАО «Магнитогорский металлургический комбинат» (далее – ОАО «ММК»). В городе действуют свыше 10,6 тыс. предприятий и организаций.

За январь - ноябрь 2016 года крупными и средними предприятиями города произведено товаров собственного производства, выполненных работ и оказано услуг на сумму 415,0 млрд.рублей, за аналогичный период 2015 года на 391,3 млрд.рублей. По обрабатывающим производствам объем отгруженных товаров и выполненных услуг составил – 371,6 млрд.рублей. Рост к ноябрю предыдущего года в действующих ценах составил 4,7 процента.

Прибыль до налогообложения крупных и средних предприятий города за одиннадцать месяцев 2016 года составила 83 139,7 млн.рублей. За тот же период прошлого года данный показатель составил 61 785,2 млн.рублей.

С начала 2016 года ввод жилья в эксплуатацию по городу составил 111 328 кв.м (50,1 процента к аналогичному периоду 2015 года), из них 49 922 кв.м – индивидуальное строительство.

На 1 декабря 2016 года в бюджет города поступило налоговых и неналоговых доходов, без учета безвозмездных поступлений (субсидий, субвенций), на сумму 3 594,0 млн.рублей; за аналогичный период 2015 года – 3 276,0 млн.рублей.

Среднесписочная численность работников крупных и средних организаций города составила 118,9 тыс. человек, что на 1,2 процента меньше аналогичного периода прошлого года.

Среднемесячная начисленная заработная плата работников крупных и средних организаций по итогам одиннадцати месяцев 2016 года увеличилась на 7,8 процента относительно аналогичного периода 2015 года и составила 37 925,0 рублей.

Фонд заработной платы крупных и средних организаций за тот же период составил 49 595,8 млн.рублей, что на 6,5 процента больше аналогичного периода прошлого года.

Численность постоянного населения города на 1 декабря 2016 года составила 417 563 человек. С начала 2016 года родилось 5 427 человек (в 2015 году – 5 419 человек), умерло 5 212 человек (в 2015 году – 5 264 человек). Таким образом, естественный прирост составил 215 человек (в 2015 году естественный прирост составил 155 человек); миграционный прирост составил 385 человек (в 2015 году миграционный прирост - 38 человек).

Уровень зарегистрированной безработицы в городе на 1 декабря 2016 года составил 1,27 процента (на 1 декабря 2015 года – 1,34 процента); состояло на учете 2 702 незанятых граждан, из них признаны безработными 2 268 человек.

На основании квартальной статистической отчетности за девять месяцев 2016 года: объем инвестиций в основной капитал по крупным и средним организациям города составил 19 399,2 млн.рублей, что в 1,5 раза больше, чем в 2015 году; оборот розничной торговли крупных и средних организаций составил 17 499,9 млн.рублей, что незначительно ниже показателей аналогичного периода прошлого года (99,8 процентов к 2015 году); оборот общественного питания крупных и средних организаций по сравнению с аналогичным периодом прошлого года вырос на 4,3 процента и составил 833,1 млн.рублей.

Вышеуказанные социально-экономические индикаторы показывают уровень жизни населения, состояние финансовой системы города, при рассмотрении которых в целом экономическое развитие города может быть признано успешным.

Оценка территории производится и по степени ее благоприятности для градостроительного освоения.

В основу оценки положен анализ природных и техногенных ограничений, в границах которых устанавливается определенный режим градостроительной деятельности с разработкой Генерального плана.

Большая часть территории города характеризуется ограниченно благоприятными условиями для градостроительного освоения.

Территориальное планирование города направлено на определение функционального назначения территорий города, исходя из совокупности социальных, экологических и иных факторов, в целях:

- обеспечения устойчивого развития города;
- повышения качества городской среды;
- развития инженерной, транспортной и социальной инфраструктуры;
- обеспечения интересов жителей города и населения, проживающего в зоне его влияния.

Решением Магнитогорского городского Собрания депутатов от 31 мая 2016 года №67 «О внесении изменений в Постановление Магнитогорского городского Собрания депутатов от 24 мая 2000 года №428 «Об утверждении Генерального плана города Магнитогорска» внесены изменения в Генеральный план развития города (далее - Генеральный план).

Внесение изменений в Генеральный план вызвано необходимостью:

- размещения объектов комплекса новой аглофабрики для ОАО «ММК» в районе отделения №2 цеха подготовки аглошихты;
- размещения межмуниципального полигона твердых коммунальных отходов;
- размещения литейно-механического завода на земельном участке в районе пересечения Челябинского тракта и Агаповского шоссе;
- уточнения функционального зонирования в зоне с учетом перспективного размещения объектов промышленного назначения;
- уточнения схемы функционального зонирования территорий города по ранее разработанным и утвержденным проектам планировки;
- уточнения схемы транспортной инфраструктуры с учетом существующих и проектируемых улиц и дорог, трамвайных линий, предложений по поперечным профилям;
- уточнения схемы электроснабжения города.

Транспорт занимает особое место в инфраструктуре города, он обеспечивает возможность жизнедеятельности города как единой системы, с его административными, хозяйственными, культурно - социальными и другими функциями.

В настоящее время транспортная доступность для населения на территории города обеспечена в полной мере, что является одним из показателей оценки деятельности органов местного самоуправления городских округов, утвержденных Указом Президента от 28 апреля 2008 года №607 «Об оценке эффективности деятельности органов местного самоуправления городских округов и муниципальных районов».

Транспортный спрос определяется целями транспортного движения населения (трудовые, учебные, культурно-бытовые, служебные), показателями транспортной подвижности населения.

В связи с застройкой жилых районов южной части города, с ростом промышленного производства возникает необходимость в строительстве как новых дорог и улиц, так и в строительстве трамвайных линий с соответствующим перераспределением транспортных потоков.

При строительстве новых дорог, улиц, трамвайных линий в соответствии с СНиП 2.07.01-89 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» СП 42.13330.2011 (далее – СП) должны быть выполнены следующие требования:

- нормы затрат времени на передвижение к месту работы (для городов с численностью населения 500 тыс. человек) не должны превышать 37 минут (в один конец) для 90 процентов трудящихся;
- дальность пешеходных подходов до ближайшей остановки общественного пассажирского транспорта - не более 500 м;
- в общегородском центре дальность пешеходных подходов до ближайшей остановки общественного пассажирского транспорта от объектов массового посещения не более 250 м; в производственных и коммунально-складских зонах – не более 400 м от проходных предприятий; в зонах массового отдыха и спорта – не более 800 м от главного входа;

- в районах индивидуальной усадебной застройки дальность пешеходных подходов к ближайшей остановке общественного транспорта может быть увеличена до 800 м;
- расстояние между остановочными пунктами на линиях общественного пассажирского транспорта в пределах территории поселения для автобусов, трамваев 400 – 600 м.

Таким образом, анализ существующей транспортной инфраструктуры, прогноз развития промышленного и гражданского строительства городских объектов, а также нормативные требования по обеспечению транспортной доступности пассажирского транспорта и хозяйственных связей промышленных предприятий сформировали транспортный спрос в городе и послужили основанием для формирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

Обслуживание внешних транспортно - экономических связей города осуществляется воздушным, железнодорожным и автомобильным транспортом.

Воздушный транспорт.

Международный аэропорт «Магнитогорск» федерального значения, III класса с искусственно взлетно-посадочными полосами класса Б размером 3250 x 45, расположен на территории Республики Башкортостан, западнее города на расстоянии 8 км от городской застройки.

Линейные размеры летного поля и его техническая оснащенность позволяют принимать воздушные суда типа:

- Ил-76, Ил-76Т, Ил-76Д, Ил-18;
- Ту-154, Ту-134;
- Як-42, Як-40, Боинг-737-500;
- Ан-12, Ан-24, Ан-26 и другие типы воздушных судов классом ниже.

В настоящее время перевозку грузов и пассажиров воздушным транспортом осуществляет Федеральное государственное унитарное предприятие «Магнитогорское авиапредприятие». Воздушный транспорт обслуживает связи города не только с городами России: Москвой, Санкт-Петербургом, Екатеринбург и Сочи, но и с прилегающими к нему юго-восточными районами Башкортостана. С аэродрома осуществляются международные чартерные рейсы. Обслуживание рейсов местных авиалиний в настоящее время отсутствует.

Объем пассажирских перевозок за последний отчетный период составил:

- отправлено – 66 143 человека;
- прибыло – 67 262 человека.

Железнодорожный транспорт.

Железнодорожным транспортом город связан с городами: Москва, Челябинск, Орск, Сибай, Уфа. В пригородном сообщении курсируют поезда до городов Карталы, Сибай и Белорецк.

Городской железнодорожный узел – второй по значению в Челябинской области. В городском железнодорожном узле сходятся три железнодорожных направления (на Белорецк - Уфу, Карталы и Сибай):

- Магнитогорск – Белорецк – магистральное направление, электрифицированное, двухпутное;
- Магнитогорск – Карталы – магистральное направление, электрифицированное, однопутное;
- Магнитогорск – Сибай – подъездной путь на тепловой тяге, двухпутный.

В состав городского железнодорожного узла входят шесть отдельных пунктов:

- Станция «Магнитогорск - грузовая» - станция с большим объемом сортировочной работы по направлениям: на Карталы, Белорецк, Сибай. Станция обслуживает подъездные пути ОАО «ММК», открытое акционерное общество «Магнитогорский цементно-огнеупорный завод», общество с ограниченной ответственностью «Башзолото» и другие; Станция расположена в левобережной части города на участке линии Магнитогорск – Карталы. В состав станции входят парк приемоотправочных и сортировочных путей, погрузочно-разгрузочные тупики, грузовой двор, пассажирский вокзал и вагонное локомотивное депо. Мощность депо рассчитана на восстановление 9 тыс. вагонов в год;
- Станция «Магнитогорск – Пассажирский» - промежуточная, расположена в правобережной части на линии Магнитогорск – Сибай. На станции формируются пассажирские поезда дальнего и местного назначения, пригородные поезда, производится смена локомотивов и локомотивных бригад. С южной стороны станции расположен железнодорожный вокзал. Ежедневно обслуживаются поезда дальнего, местного, пригородного сообщений;
- Станция «Куйбас» - промежуточная станция III класса, расположена на линии Магнитогорск – Карталы;
- Станция «Разъезд №22»;
- Станция «Цементный завод»;
- Станция «Супряк» - промежуточная станция.

Автомобильный транспорт.

Все отправления внегородских маршрутов (межмуниципальные, междугородные маршруты) осуществляются с городских автостанций обществом с ограниченной ответственностью «Служба организации движения». Всего на территории города располагается три автостанции.

Ежедневно автостанции города обслуживают от 3000 до 3600 человек. В выходные, праздничные дни, а также в летнее время пассажиропоток увеличивается. Через автостанции проходит 11 транзитных рейсов, а на прямых направлениях каждый день выезжает более 140 автобусов. Каждые 15 минут отправляются автобусы в Белорецк, это самое востребованное и наполняемое направление. Также с автостанций можно уехать в такие города, как:

- Челябинск;
- Екатеринбург;
- Соль-Илецк;
- Троицк;
- Златоуст;
- Уфа;
- Сибай;
- Межгорье.

Несколько раз в неделю по определенным дням отправляются рейсы в Нижневартовск и Сургут. На дальних перевозках пассажиров обслуживают комфортабельные автобусы большой вместимости марок «Вольво», «Мерседес», «МАН». На внутриобластных и пригородных маршрутах пассажиров перевозят автобусы и микроавтобусы марок «ПАЗ», «Газель» и «Форд».

Городской транспорт.

В настоящее время пассажирские перевозки в городе осуществляются трамваем, автобусами большого класса и автобусами малого класса (маршрутное такси).

Транспортное обслуживание населения города осуществляется на основании Реестра муниципальных маршрутов регулярных перевозок (далее – Реестр), утвержденного Постановлением администрации города от 23 декабря 2015 года № 17044-П и разработанного администрацией города совместно с Магнитогорским Государственным

Техническим Университетом им. Г.И. Носова на основании предложений жителей города с учетом оптимальной пропускной способности улиц города и обеспечения безопасности дорожного движения.

Согласно Реестру транспортное обслуживание осуществляется по 61 автобусному маршруту, в том числе по 16 садовым и 37 трамвайным маршрутам. Ежедневно на линию выходят в среднем 126 вагонов, 50 автобусов и более 900 маршрутных такси.

За 2016 год число перевезенных пассажиров на общественном транспорте составило 27 млн. пассажиров, в том числе электротранспортом – 20,38 млн. пассажиров, автобусами большой вместимости – 2,8 млн. пассажиров, маршрутными такси – 3,9 млн. пассажиров. Большая часть объема пассажирских перевозок на городском транспорте приходится на долю электротранспорта.

Большая работа транспорта связана с удаленностью мест проживания от основных мест приложения труда.

Перевозки пассажиров электротранспортом и автобусами большой вместимости осуществляются муниципальными предприятиями на основании муниципальных контрактов, свидетельств и карт маршрутов, автобусами малой вместимости – частными перевозчиками на основании договоров, заключенных по результатам проведенного в 2013 году открытого конкурса, выданных свидетельств и карт маршрутов.

4. Характеристика сети дорог города, 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.

Проектирование новых и реконструкция существующих улиц осуществляется в соответствии со СП. Согласно СП в составе улично – дорожной сети (далее – УДС) следует выделять улицы магистрального и местного значения.

УДС города представлена улицами, проездами, набережными с общим количеством 658 единиц и протяженностью в 937,3 км, с усовершенствованным дорожным покрытием, рассчитанным на движение современных транспортных средств - 818,4 км (87,3 процента).

Общая площадь УДС составляет 9 134,8 тыс.кв.м, в том числе с усовершенствованным покрытием - 7 978,4 тыс. кв.м.

Основу УДС города и его пространственного каркаса составляют магистральные улицы – проспекты: Ленина, Карла Маркса, Пушкина; улицы: Советская, Кирова, Завенягина, Грязнова, Гагарина, Маяковского, Чкалова, Ленинградская, Комсомольская, Московская, Труда. Это пути сообщения, обеспечивающие пассажирские и грузовые связи всех функциональных зон города между собой: жилые и промышленные районы, общегородской центр, общественные центры городского и районного значения, места отдыха и спорта в городе, объекты внешнего транспорта и так далее. Данные улицы обеспечивают транспортное обслуживание города в целом, крупных планировочных зон и районов, а также связь города с системой внешних автомобильных дорог.

В современной транспортной инфраструктуре города основные транспортные магистрали ориентированы с севера на юг – это транспортные связи между жилыми районами правобережья и с запада на восток – это связи между местами проживания и местами приложения труда.

Через весь правый берег с севера на юг вдоль реки Урал проходят три основные магистрали – проспекты: Ленина, Карла Маркса и улица Советская. По проспекту Карла Маркса и улице Советской проложены трамвайные пути. На мостовые переходы через реку Урал ведут широтные магистрали: по улице Вокзальной на Северный переход, по улице Комсомольской и улице Ленинградской на Центральный переход, по улице Грязнова на

Южный переход, по улице Завенягина на мост «Казачья переправа». Все широтные магистрали имеют трамвайные пути.

Начертание уличной сети правобережной части города имеет четкую прямоугольную структуру, планировка магистральной сети левобережной части города отличается нерегулярностью, изломанностью трасс, большим количеством пересечений с железнодорожными путями и, в следствие этого, наличием большого числа искусственных сооружений.

Основная магистраль левобережной части города проходит вдоль границ территории ОАО «ММК». Ее составляют улицы Профсоюзная, Кирова, 9 Мая, а также участок магистрали между Центральным и Южным мостовыми переходами. Практически все магистральные улицы левобережной части города имеют неполноценные параметры проезжих частей, учитывая, что по этим транспортным артериям идут большие потоки как пассажирского, так и грузового транспорта.

На территории города эксплуатируются следующие искусственные сооружения:

- 27 мостов и путепроводов общей протяженностью 2 604 погонных метра;

- 23 водопропускные трубы общей протяженностью 296 погонных метров.

Результаты диагностики искусственных сооружений показали, что в неудовлетворительном состоянии находятся 11 мостов и путепроводов. Все не соответствующие нормативам мостовые сооружения требуют капитального ремонта, ремонта или усиления несущих конструкций пролетных строений, опор, замены тротуарных блоков, дорожных и пешеходных ограждений.

Недостаточная пропускная способность мостовых переходов, построенных в период с 1954 по 1967 годы, и отсутствие дополнительных транспортных развязок привели к чрезмерной концентрации транспортных потоков в центральной части города – проспекты Ленина, Карла Маркса, улицы Советская, Грязнова, Завенягина, Ленинградская, Московская, Вокзальная.

Существующая линейная плотность на территории города составляет 1,22 км/кв.км. Минимально необходимая плотность для организации движения массового пассажирского транспорта в соответствии с требованиями действующих санитарных норм и правил должна составлять 1,5 – 2,5 км/кв.км, а для организации движения автомобильного транспорта центральной части города показатель линейной плотности должен быть увеличен до 4,5 км/кв.км путем строительства новых и реконструкции существующих магистральных улиц общего пользования.

Анализ существующего состояния УДС показывает, что с ростом автомобилизации, в среднем на 10 процентов (2009 год – 355 автомобилей/тыс. человек, 2016 год – 390 автомобилей/тыс.человек), соответственно уменьшилась пропускная способность улиц, скорость движения автомобилей (расчетную скорость согласно СП устанавливают в зависимости от категории улицы: для магистральной улицы принимается – 70 км/ч, для улицы местного значения – 40 км/ч), увеличилась интенсивность движения. Около 48 процентов общего объема перевозок по магистральным улицам осуществляется в условиях превышения нормативного уровня их загрузки, что приводит к росту затрат на автомобильные перевозки на 20-30 процентов по сравнению с нормальными условиями движения.

Согласно методическим рекомендациям по оценке пропускной способности автомобильных дорог, утвержденных Федеральным дорожным агентством, магистральные улицы города относятся к участкам автомобильных дорог с уровнем обслуживания «Е». При уровне обслуживания «Е» автомобильная дорога работает в режиме пропускной способности, автомобили движутся непрерывной колонной с частыми остановками; скорость в периоды их движения составляет 35 - 40 процентов от скорости в свободных условиях, а при заторах равна нулю. Интенсивность меняется от нуля при возникновении «пробок» и заторов до интенсивности, равной пропускной способности, коэффициент загрузки составляет 0,9 – 1,0. Число дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП) уменьшается

по сравнению с другими уровнями загрузки, снижаются тяжесть и величина потерь от ДТП. Могут иметь место цепные ДТП с участием более пяти автомобилей.

При таком уровне обслуживания движения на улицах города увеличивается количество вредных выбросов в атмосферу от работающих двигателей стоящего в заторах автотранспорта, что приводит к ухудшению экологического состояния города и ухудшению здоровья населения города.

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние УДС 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. Ежегодно ремонтируется свыше 7 км улиц города, свыше 16 тыс. кв.м дорожных покрытий (ямочный ремонт), что составляет 30 процентов от нормативной потребности. Это означает, что не обеспечивается восстановление ежегодного износа улиц с усовершенствованным покрытием, что может привести к разрушению дорожных покрытий. Ремонт и восстановление дорожных покрытий в таких условиях обойдется в 2,5 – 3 раза дороже, чем затраты на ремонт и модернизацию при своевременном их проведении.

Указанные тенденции приводят к тому, что УДС не отвечает потребностям экономики города и из-за несоответствия уровня ее развития спросу на автомобильные перевозки, экономика и население города несут значительные потери, что приводит к снижению конкурентоспособности производителей работ и услуг, большой доле транспортной составляющей в себестоимости продукции, сдерживанию роста производительности труда и объемов инвестиций.

Недостаточное развитие УДС не отвечает потребностям в социальной сфере, так как населению несвоевременно оказывается срочная и профилактическая медицинская помощь, возникают дополнительные потери времени и ограничения на поездки.

Учитывая вышеизложенное, в условиях ограниченных финансовых средств стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков УДС.

Применение программно-целевого метода в развитии УДС позволит системно направить средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в городе, обеспеченность парковками (парковочными местами).

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории города. Основной прирост этого показателя осуществляется за счет увеличения числа легковых автомобилей, находящихся в собственности граждан (в период с 2009 года по 2016 год увеличение количества транспортных средств, в среднем составило 10 процентов). На 1 января 2016 года зарегистрировано 162901 транспортное средство, в том числе 101777 легковых автомобилей индивидуального пользования. Соответственно уровень автомобилизации города составляет 390 автомобилей на 1000 жителей.

Хранение и размещение транспортных средств на территории города осуществляется:

- в зоне объектов общегородского значения городской застройки (общественные, спортивные, культурные, торговые центры, вокзалы и другое);
- в коммунально - складских и других нежилых зонах;
- в жилой зоне, в том числе: районных, внутриквартальных, дворовых территориях;
- в зоне УДС (площади, проспекты, улицы и другое).

Норматив потребности в местах для хранения автотранспортных средств на территории города определяется согласно СП, местным нормативам градостроительного

проектирования города, утвержденным Решением Магнитогорского городского Собрания депутатов от 24 февраля 2015 года № 21, норматив обеспеченности объектами для хранения транспортных средств, принимается не менее 450 машино - мест на 1000 человек. На территории жилых районов и микрорайонов предусматриваются места для хранения автомобилей из расчета 1 машино – место – 1 квартира. В подземных автостоянках из расчета не менее 0,5 машино – места на 1 квартиру.

В настоящее время на территории город размещено:

- 185 открытых стоянок для временного хранения транспортных средств;
- 75 гаражно – строительных кооперативов, предназначенных для постоянного хранения автомобильного транспорта.

На многих (ориентировочно 30 процентов) придомовых территориях многоквартирных жилых домов города отсутствуют парковочные места для временного хранения автомобильного транспорта в связи с узкими внутридворовыми проездами. Соответственно парковка автомобильного транспорта осуществляется на зеленых зонах либо на примыкающей к тротуару полосе движения транспорта. Неправильно припаркованные автомобили создают помехи для движения транспорта, в том числе и транспорта общего пользования.

6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока.

Наземный пассажирский электрический транспорт

Трамвайная сеть охватывает все районы города и важнейшие его объекты, трамвайные линии проходят по всем мостовым переходам через Заводской пруд и подведены ко всем проходным ОАО «ММК».

Движение трамваев организовано таким образом, что в зависимости от времени суток (часы пик, межпиковое время, ночное время) и дня недели (рабочий или выходной) изменяются следующие параметры графика: интервал движения, общее количество поездов на линии, количество вагонов в поезде. При данной организации движения предусматриваются переходящие маршруты, вагоны с которых в «час пик» переводятся на более востребованные маршруты.

Протяженность трамвайных путей составляет 170,2 км. Количество трамвайных маршрутов - 37 единиц. Ежедневный выпуск вагонов на линию составляет в среднем 126 вагонов.

Для обеспечения электропитания контактной сети на предприятии функционирует 16 тяговых подстанций.

По сравнению с другими видами городского пассажирского транспорта преимущества трамвая следующие:

- большая вместимость единицы подвижного состава. Трамвай имеет наибольшую провозную способность до 40 тыс. пассажиров в час, что позволяет обеспечить одновременную доставку трудящихся с правобережной части города на левобережную часть города к началу рабочей смены в максимальный «час пик»;
- возможность изменения вместимости поезда в течение дня путем отцепки/прицепки вагонов в зависимости от потребности граждан в перевозках. В «час пик» пассажиропоток возрастает в несколько раз по сравнению с межпиковым и ночным временем суток;
- экологичность;
- безопасность перевозок;
- обеспечение перевозки при любых погодных условиях.

В настоящее время муниципальный трамвайный парк составляет 231 пассажирский вагон, из них: 80 процентов (185 вагонов) выработали свой амортизационный ресурс (имеют срок эксплуатации от 16 до 30 лет) и их износ составляет почти 100 процентов.

При эксплуатации подвижного состава, выработавшего свой амортизационный ресурс, не только снижается безопасность перевозок и комфорт для пассажиров, но и на 25-30 процентов увеличиваются расходы предприятия на поддержание вагонов в исправном состоянии за счет увеличения трудоемкости работ, стоимости расходных материалов и запчастей.

Муниципальным предприятием «Магнитогорский городской транспорт» (далее – МП «Магтортранс») разработана программа реконструкции трамвайного вагона КТМ-5М3 модели 71-605, успешно освоена и внедрена технология проведения капитально-восстановительного ремонта пассажирского подвижного состава. Получен «Сертификат соответствия» №ДСАТ RU.MT.770C0110 от 3 ноября 2009 года на капитально-восстановительный ремонт трамвайных вагонов.

Внедрение программы модернизации трамвайных вагонов с установкой энергосберегающего оборудования позволяет:

- продлить срок эксплуатации подвижного парка на 10 лет;
- повысить комфорт для пассажиров и улучшить условия работы водителя;
- сократить трудоемкость технического обслуживания подвижного состава до 30 процентов;
- обеспечить работу вагона в режиме рекуперации, сократив фактическое потребление тяговой электроэнергии до 30 процентов; поддерживать развитие собственной ремонтной базы МП «Магтортранс».

Конкурентоспособности муниципального пассажирского транспорта общего пользования препятствуют следующие факторы:

- нерегулируемый рынок предоставления транспортных услуг, зачастую в ущерб качеству данных услуг и безопасности движения со стороны частных перевозчиков;
- растущие тарифы на силовую электрическую энергию и горюче-смазочные материалы при непропорционально изменяемых тарифах на перевозку пассажиров;
- обветшание парка подвижного состава и всей инфраструктуры общественного транспорта;
- потеря пассажиров, пользующихся общественным транспортом (в 2015 году перевезено 21,99 млн. пассажиров, в 2016 году – 20,38 млн. пассажиров).

Анализ существующего состояния сферы городских пассажирских перевозок показывает, что в настоящее время в силу объективных причин сформировался ряд проблем, требующих решения программными комплексными методами, включающими следующие разделы:

- в связи с изношенностью необходимо проведение модернизации транспортной инфраструктуры;
- повышение скорости движения общественного транспорта за счет реконструкции, нового строительства УДС.

Решение перечисленных проблем и создание условий для комплексного развития городского транспорта с учётом совершенствования межвидовой увязки, обеспечение доступа населения к качественным, безопасным транспортным услугам возможно только последовательным, программно-целевым методом.

Автомобильный транспорт

Автотранспортные перевозки пассажиров осуществляются автобусами малой и большой вместимости.

За последние годы рынок пассажирских перевозок активно развивался за счет привлечения частных перевозчиков.

Пассажирские перевозки автомобильным транспортом общего пользования на регулярных муниципальных маршрутах на территории города выполняют десять операторов, в том числе одно муниципальное предприятие «Магнитогорский городской транспорт» и девять частных перевозчиков.

Достоинствами автомобильного городского пассажирского транспорта по сравнению с электротранспортом являются:

- высокая эксплуатационная мобильность (независимость от контактной сети и рельсового пути);
- широкий диапазон пассажирской вместимости подвижного состава (от 13 до 150 человек) в зависимости от класса автобуса;
- в «часы пик» автобусы большой вместимости обеспечивают большой объем перевозок и при этом не загружают УДС;
- высокая маневренность и эксплуатационная скорость автобусов малой вместимости;
- более низкие капитальные затраты по сравнению с электротранспортом (не требуется строительство трамвайных путей и контактной сети).

Протяженность маршрутов регулярных перевозок составляет 819,85 км (без сезонных маршрутов, обслуживающих садоводческие некоммерческие товарищества (далее – СНТ). Основные промышленные предприятия, к которым осуществляется доставка трудящихся, это ОАО «ММК», открытое акционерное общество «ММК-Метиз».

Настоящей Программой предлагается организация автобусных линий, связывающих отдаленные районы с центром города, основными проходными ОАО «ММК» и аэропортом.

В связи с тем, что идет активное освоение площадок с многоэтажной и индивидуальной застройкой (с малой плотностью), а следовательно не формируются пассажирские потоки, требуемые для организации трамвайного сообщения, автобусное сообщение этих районов с городской структурой единственно возможное.

Автобусный парк города должен быть рассчитан на:

- перевозки в «час пик» автобусами большой и средней вместимости;
- низкопольные машины для людей с ограниченными возможностями здоровья;
- автобусы средней и малой вместимости, курсирующие в малонаселенные районы.

Автобусное сообщение - это не только муниципальный транспорт, частные транспортные автопредприятия также должны переходить на комфортабельные автобусы.

Распределение пассажиропотока по видам транспорта представлено в Таблице 1.

Таблица 1

№ п/п	Виды транспорта	Количество, единиц	Удельный вес в перевозках в 2016 году, проценты	Количество перевезенных пассажиров в год, млн.	
				2015	2016
1.	Трамвайные вагоны	231	75,2	21,99	20,38
2.	Автобусы	89	10,4	2,49	2,8
3.	Маршрутные такси	935	14,4	5,45	3,9

Городской общественный электротранспорт в лице МП «Магтортранс» уступает долю в общем рынке пассажирских перевозок, сохраняя за собой основную нагрузку социальных перевозок на городских маршрутах.

Трамвай был и остается одним из основных видов пассажирского транспорта. Признание транспортной сферы одной из приоритетных и социально значимых в городской экономике ставит перед органами местного самоуправления задачи по дальнейшему совершенствованию транспортной инфраструктуры города:

- повышению уровня комфортности поездок для пассажиров, в том числе и маломобильных граждан;
- повышению эффективности, качества и безопасности перевозок пассажиров города;
- создание наиболее благоприятных условий на дорогах города для работы пассажирского транспорта общего пользования, способствующего сокращению времени на поездку пассажира и его безопасности;
- улучшения стабильности работы пассажирского транспорта.

7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения.

УДС в городе благоустроена. Для организации пешеходного движения вдоль городских улиц устроены тротуары, пешеходные дорожки и пешеходные переходы, оборудованные пандусами с целью обеспечения возможности передвижения по ним маломобильных групп населения и детских колясок.

Велосипедное движение в организованных формах не представлено и отдельной инфраструктуры не имеет. Велосипедные дорожки имеются отдельно в специальных зонах отдыха и спорта.

Начиная с 2015 года, при разработке проектной документации на строительство и реконструкцию улиц, предусматривается устройство велосипедных дорожек, совмещенных с тротуаром: по проспекту Карла Маркса от улицы Зеленый лог до улицы Радужной и по улице Радужной от проспекта Карла Маркса до улицы Калмыкова.

Планируется устройство велодорожек по улицам Советской, 50-летия Магнитки, Доменщиков, Завенягина, Советской Армии, Вознесенской, Зеленцова, проспекту Карла Маркса, Южному переходу.

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

Грузовые перевозки осуществляются железнодорожным и автомобильным транспортом.

Грузовые транспортные средства, принадлежащие физическим и юридическим лицам всех форм собственности на территории города, составляют 9 444 единицы, что составляет 8,3 процента от общего количества автотранспорта. Рост численности грузового транспорта и его грузоподъемности увеличил долю грузового движения на основных магистральных улицах города, что привело к снижению пропускной способности, скорости сообщения и увеличению ДТП.

В настоящее время въезд грузовых транспортных средств на территорию города возможен с шести основных направлений:

- шоссе Белорецкое - со стороны Абзаково, Белорецка;
- улица Зеленая - со стороны аэропорта, Красной Башкирии;
- шоссе Дачное - со стороны озера Соленое;
- шоссе Верхнеуральское - со стороны Верхнеуральска;
- Челябинский тракт - со стороны Южноуральска, Агаповки;
- улица Калмыкова - со стороны Сибая, Кизила.

На территории города запрещено движение грузовых транспортных средств по проспектам Ленина, Карла Маркса, улицам Труда, Ленинградской, Комсомольской, Суворова, Галиуллина, Бориса Ручьева, Сталеваров, Лесопарковой, Уральской, Красноармейской, Чайковского.

Основными улицами, по которым организовано движение грузовых транспортных средств, являются:

- в левобережной части Орджоникидзевского и Ленинского районов: Челябинский тракт, шоссе Космонавтов, улицы Магнитная, Кирова, Чкалова, Шосейная, Сульфидная, Калибровщиков, Пржевальского, 9 Мая, проспект Пушкина, шоссе Восточное, Фабричное, Верхнеуральское, Северный переход;
- в правобережной части Орджоникидзевского, Ленинского районов и Правобережном районе: улицы Калмыкова, Зеленый Лог, 50 - летия Магнитки, Советская, Тевосяна, Завенягина, Галиуллина, Советской Армии, Зеленая, Вознесенская, Грязнова, Гагарина, Вокзальная, Московская, Смеловская, шоссе Западное, Дачное, Белорецкое, Северный переход, объездная дорога вокруг поселка Цементников.

Ограничение движения грузового транспорта не распространяется на грузовые автомобили, предназначенные для перевозки людей, на транспортные средства организаций

федеральной почтовой связи, имеющие на боковой поверхности белую диагональную полосу на синем фоне, а также грузовые автомобили без прицепа с разрешенной максимальной массой не более 26 тонн, которые обслуживают предприятия, находящиеся в обозначенной зоне. В этих случаях транспортные средства должны въезжать в обозначенную зону и выезжать из нее на ближайшем к месту назначения перекрестке.

Грузовые транспортные средства коммунального назначения сосредоточены в следующих организациях: муниципальное предприятие «Горэлектросеть», муниципальное предприятие трест «Теплофикация», муниципальное предприятие трест «Водоканал», ОАО «ММК». Ресурсоснабжающие организации обеспечены необходимым количеством транспорта и производственных мощностей для его эксплуатации и ремонта в рамках выполнения своей уставной деятельности.

Содержание и обслуживание УДС осуществляется муниципальным бюджетным учреждением «Дорожное специализированное учреждение города Магнитогорска». На работах по содержанию и текущему ремонту УДС занято порядка 152 единиц дорожной техники.

В целом работа коммунальных и дорожных служб оценивается как удовлетворительная.

9. Анализ уровня безопасности дорожного движения.

Анализ уровня безопасности дорожного движения показывает, что причиной совершения ДТП является низкая дисциплина участников дорожного движения, а именно нарушение водителями правил проезда пешеходных переходов, правил дорожного движения, скоростного режима и нарушение правил дорожного движения пешеходами.

Обеспечение безопасности дорожного движения на улицах города, предупреждение ДТП и снижение тяжести их последствий является на сегодня одной из актуальных задач.

В 2016 году на улицах города произошло 8264 ДТП, в них погибло 23 человека и 414 – получили ранения.

Доля ДТП, произошедших по причине сопутствующих дорожных условий, связанных как с неудовлетворительным содержанием магистральных улиц общего пользования, так и с их недостаточным техническим оснащением, составляет 24 процента (1983 происшествия) от общего количества ДТП.

Сведения о ДТП за 2016 год в сравнении с 2015 годом приведены в Таблице 2.

Таблица 2

	Город			Ленинский район			Правобережный район			Орджоникидзевский район (правобережная часть)		
	2015 год	2016 год	процент роста/снижения	2015 год	2016 год	процент роста/снижения	2015 год	2016 год	процент роста/снижения	2015 год	2016 год	процент роста/снижения
Совершено ДТП (всего)	8988	8264	- 8,1	2150	2078	- 3,3	3180	2707	-14,9	3658	3479	- 4,9
в том числе: с пострадавшими	367	340	- 7,4	99	88	- 11,1	116	125	7,8	152	127	-16,4
погибло	27	23	-14,8	3	5	66,7	8	10	25	16	8	-50
ранено	430	414	-3,7	115	103	-10,4	145	152	4,8	170	159	-6,5
ДТП с участием детей	51	45	-11,8	20	6	-70	13	22	69,2	18	17	-5,6
в том числе детей: погибло	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
ранено	53	48	-9,4	22	6	-72,7	13	24	84,4	18	18	0

Наиболее аварийными участками являются улицы с высокой интенсивностью движения, такие как проспекты Карла Маркса, Ленина, улицы Советская, Кирова, Труда, Грязнова, Завенягина, Октябрьская.

В последние годы увеличение количества автотранспортных средств привело к повышению количества ДТП на УДС города.

Одним из важных технических средств организации дорожного движения является наличие дорожных знаков, информационных указателей, предназначенных для информирования об условиях и режимах движения водителей и пешеходов.

В период с 2015 года по 2016 год в соответствии с требованиями национальных стандартов выполнено обустройство 59 пешеходных переходов.

С 2017 по 2025 годы в соответствии с настоящей Программой запланировано обустройство 45 пешеходных переходов.

В условиях дефицита бюджета города и, как следствие, ограниченности финансовых ресурсов, направляемых на дорожное хозяйство, целесообразно осуществлять мероприятия по повышению безопасности движения в районах нахождения образовательных учреждений и на наиболее опасных участках, ликвидируя очаги концентрации ДТП.

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

На территории города сложилась неудовлетворительная ситуация по качеству атмосферного воздуха. Основными источниками загрязнения атмосферного воздуха служат градообразующее предприятие ОАО «ММК» и автотранспорт.

Ежегодное увеличение количества транспортных средств на улицах города негативным образом влияет на экологическую ситуацию в городе, особенно в зоне жилой застройки, расположенной вблизи улиц с наиболее интенсивным движением.

Согласно информации Магнитогорской лаборатории по мониторингу загрязнения атмосферного воздуха за период 2011 – 2015 годы вклад автотранспорта в суммарные выбросы в городе составляет около 10 процентов от общего числа выбросов.

В 2009 году обществом с ограниченной ответственностью «Городской центр экспертиз – экология» разработан «Сводный Проект нормативов предельно допустимых выбросов в атмосферу» (далее – сводный проект ПДВ), согласованный с государственными органами контроля и надзора в порядке, определенном на момент окончания разработки проекта.

Сводный проект ПДВ включает раздел «Определение выбросов автотранспорта». Расчет выбросов автотранспорта произведен программой «Магистраль-Город» версии 2.3.3.41.

Суммарное количество загрязняющих веществ от автотранспорта в городе на момент проведения расчетов составляет 27549,13389 тонн в год. Максимальный вклад в количество выбросов вносят такие загрязняющие вещества, как оксид углерода (17031,096967 тонн в год), оксиды азота (3861,107375 тонн в год), а также углеводороды (в том числе бензин в количестве 2257,451 тонн в год и керосин – 571,15511 тонн в год).

В целом в состав выхлопных газов автотранспорта входит около 300 химических компонентов, относящихся к 1-4 классу опасности по ГОСТ 12.1.007-76, из которых многие являются токсичными (оксид углерода (II), оксиды азота, углеводороды, альдегиды, сажа, бензапирен и другие).

Загрязняющие вещества, выбрасываемые автотранспортом, поступают непосредственно в приземный слой атмосферы и значительно хуже рассеиваются, чем промышленные выбросы, поступающие в атмосферу на большой высоте.

Загрязняющие вещества при попадании в атмосферный воздух, водоемы и почвенный покров представляют опасность для здоровья человека.

Влияние загрязняющих веществ на здоровье человека:

- бензапирен является веществом первого класса опасности, используется в качестве индикатора канцерогенных свойств воздушных примесей полициклических ароматических углеводородов. Всемирной организацией здравоохранения указывается, что при среднегодовом значении концентрации бензапирена выше 1×10^{-6} мг/куб.м могут наблюдаться неблагоприятные последствия для здоровья человека, в том числе образование злокачественных опухолей;

- формальдегид является веществом второго класса опасности, оказывает раздражающее действие на организм человека, обладает высокой токсичностью. При концентрациях выше предельно допустимых действует на центральную нервную систему, особенно на зрительные бугры и сетчатку глаз. Вызывает раздражение слизистых оболочек глаз и верхних дыхательных путей.

Таким образом, экологический ущерб от эксплуатации автотранспорта огромен и проявляется непосредственно во многих явлениях: загрязнение почвы, воды, атмосферы, автотранспорт создает шумовые и энергетические загрязнения. Все это ведет к значительному ухудшению здоровья и сокращению жизни населения города. Для того, чтобы свести к минимуму вредные выбросы, необходимы организация и проведение мероприятий по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения.

11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры города.

Город в целом имеет высокий потенциал для активного экономического развития.

Население города имеет благоприятные условия проживания по параметрам жилищной обеспеченности. С каждым годом увеличиваются ежегодные объемы нового жилищного строительства. Поэтому приоритетной задачей жилищного строительства на расчетный срок является создание комфортных условий с точки зрения обеспеченности современным инженерным оборудованием и замена ветхого жилищного фонда на новый.

В соответствии с Генеральным планом основной объем нового жилищного строительства предполагается в южной и юго-западной части города.

Это потребует строительства новых магистральных улиц, реконструкции существующих улиц, увеличение доли магистральных улиц, отвечающих нормативным требованиям.

На территории города планируется строительство магистральных улиц общегородского значения непрерывного движения, магистральных улиц регулируемого движения общегородского и районного значения, а также транспортных сооружений: путепроводов, мостов, тоннелей и транспортных развязок.

Реализация мероприятий Программы позволит обеспечить развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, обеспечить эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры, доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности.

12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной системы города.

Основной нормативной базой при подготовке настоящей Программы являются следующие нормативные правовые акты:

- Градостроительный кодекс Российской Федерации;
- Федеральный закон от 6 октября 2003 года №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 8 ноября 2007 года №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

- Федеральный закон от 10 декабря 1995 года №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;

- Федеральный закон от 13 июля 2015-года №220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

- Федеральный закон от 8 ноября 2007 года №259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»;

- Постановление Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2009 года №112 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»;

- Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 16 ноября 2012 года №402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог»;

- СНиП 2.07.01-89 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» СП 42.13330.2011;

- иные нормативные правовые акты.

Анализ нормативно – правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры города, в целях обеспечения безопасности пассажирских перевозок, показывает, что в части реализации Федерального закона от 13 июля 2015 года №220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» необходимы:

- разработка типовой формы муниципального контракта;

- установление законом права осуществления муниципального контроля уполномоченным органом местного самоуправления либо осуществления государственного контроля органами внутренних дел.

13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.

Финансирование мероприятий по содержанию и развитию транспортной инфраструктуры осуществляется за счет средств бюджета города и субсидий из областного бюджета. Объем финансирования вышеуказанных мероприятий недостаточен и определяется ограниченными возможностями бюджета города. Ежегодные объемы финансирования настоящей Программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом города на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

Общий объем финансирования, необходимый для реализации мероприятий настоящей Программы на весь расчетный срок, составляет 4 257 105,04 тыс. рублей.

Указанные средства, необходимые на реализацию мероприятий настоящей Программы, предусмотрены на реконструкцию и строительство улиц, строительство трамвайных линий, организацию пешеходных переходов, велосипедных дорожек, остановочных пунктов, модернизацию транспортных средств, находящихся в муниципальной собственности.

Объем финансирования настоящей Программы носит прогнозный характер и подлежит уточнению в установленном нормативными правовыми актами порядке.

2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА ГОРОДА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ГОРОДА

14. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития города.

Цель прогнозирования социально-экономического развития города состоит в том, чтобы на основе сложившихся тенденций, конкретных социально-экономических условий и перспективных оценок разработать и обосновать оптимальные пути развития города.

Прогноз социально-экономического развития города представляет собой в большей степени расчёт показателей и параметров на очередной финансовый год и на плановый период и является исходным документом при разработке бюджета города. В связи с этим показатели и мероприятия годового прогноза должны увязываться с финансовыми возможностями города.

Основные показатели прогноза социально – экономического развития приведены в Таблице 3.

Таблица 3

Показатели	Единица измерения	2017 год - прогноз	2018 год - прогноз	2019 год - прогноз
Среднегодовая численность постоянного населения	тыс. человек	418,8	419,7	420,6
Объем отгруженной продукции (работ, услуг) по крупным и средним организациям	млн. рублей	394 816,5	413 085,9	430 591,2
в процентах к предыдущему году	процент	104,7	104,6	104,2
Индекс производства (в процентах к предыдущему году в сопоставимых ценах)	процент	100,1	100,7	101,3
Объем реализации подакцизной продукции	тыс. рублей	0,0	0,0	0,0
в процентах к предыдущему году	процент	0,0	0,0	0,0
Прибыль прибыльных организаций (с поквартальной разбивкой)	млн. рублей	30 550,0	30 855,5	31 318,3
в процентах к предыдущему году	процент	50,0	101,0	101,5
Прибыль аккредитованных инновационных технопарков	млн. рублей	0,0	0,0	0,0
Прибыль обособленных подразделений, головные организации которых находятся за пределами Челябинской области	млн. рублей	751,3	788,9	828,3
Прибыль прибыльных сельскохозяйственных товаропроизводителей	млн. рублей	0,0	0,0	0,0
Оплата труда наемных работников	млн. рублей	65 914,9	69 342,5	73 086,9
в том числе фонд заработной платы	млн. рублей	65 914,9	69 342,5	73 086,9
Среднегодовая численность работающих	тыс. человек	149,1	150,1	151,1
Продукция сельского хозяйства в хозяйствах всех категорий	млн. рублей	928,9	980,3	1 018,1
в процентах к предыдущему году в сопоставимых ценах	процент	98,5	99,7	99,2

Объем инвестиций в основной капитал за счет всех источников финансирования по крупным и средним организациям	млн. рублей	25 477,0	26 885,7	28 937,0
в процентах к предыдущему году	процент	103,8	105,5	107,6
в процентах к предыдущему году в сопоставимых ценах	процент	98,3	100,6	102,7
Среднегодовая стоимость имущества, облагаемого налогом на имущество организаций	млн. рублей	110 767,2	112 025,3	113 019,2
Ввод в эксплуатацию жилых домов за счет всех источников финансирования	тыс. кв.м	195,5	224,8	265,3
Оборот розничной торговли по крупным и средним организациям	млн. рублей	25 192,8	26 711,3	28 496,5
в процентах к предыдущему году в сопоставимых ценах	процент	97,0	100,5	101,7

Фактическая численность населения города за 2016 год сложилась на уровне 417,563 тыс. человек. В прогнозный период ожидается ежегодное незначительное увеличение рождаемости. Расчетная численность населения к 2025 году составит 435 тыс. человек.

Градостроительная деятельность в городе осуществляется в соответствии с Генеральным планом. Она основывается на функциональном зонировании территории, которое устанавливает условия использования территории в части функциональной принадлежности, плотности и характера застройки, ландшафтной организации территории. При зонировании учтены историко – культурная и планировочная специфика территории города, сложившиеся особенности использования земель, требования охраны объектов культурного наследия.

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

Учитывая тенденции роста парка легковых автомобилей, к 2025 году возможно снижение уровня перевозок пассажиров городским пассажирским транспортом общего пользования. Однако комплекс предлагаемых мероприятий позволит способствовать привлечению пассажиров в транспорт общего пользования, в том числе и граждан с ограниченными возможностями здоровья.

Основная концентрация рабочих мест сосредоточена в левобережной части города, что приводит к ежедневным утренним транспортным потокам из правобережной в левобережную часть города и обратно в вечернее время. В обозримой перспективе город останется важным центром черной металлургии. Возможно также дальнейшее развитие организаций и предприятий города, занимающихся производством собственных товаров, которое должно происходить путем технического перевооружения предприятий и ориентироваться на выпуск конкурентноспособной продукции.

С целью дальнейшей оптимизации маршрутов движения грузового автотранспорта планируется запретить движение грузовых транспортных средств по улице Локомотивной на участке от пересечения с шоссе Верхнеуральское в сторону улицы Заготовительной, а также направить грузовой транспорт по шоссе Верхнеуральское и далее по объездной дороге в сторону поселка Приморский и поселка Желтинский, так как ширина проезжей части указанного шоссе и отсутствие жилой застройки обеспечивают интенсивный грузовой транспортный поток.

16. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

Развитие транспортной инфраструктуры города определено Генеральным планом и учитываются муниципальными программами (муниципальная программа «Развитие дорожного хозяйства и благоустройства города Магнитогорска» на 2016 – 2018 годы, утвержденная постановлением администрации города Магнитогорска от 15 октября 2015 года №13926-П, муниципальная программа «Развитие городского пассажирского транспорта в городе Магнитогорске» на 2016 – 2018 годы, утвержденная постановлением администрации города Магнитогорска от 15 октября 2015 года №13932-П, муниципальная программа «Развитие городского пассажирского транспорта в городе Магнитогорске» на 2019 – 2021 годы, утвержденная постановлением администрации города Магнитогорска от 14 октября 2016 года №12575-П).

В результате реализации запланированных мероприятий повысится доля магистральных улиц, отвечающих нормативным требованиям, увеличится количество обустроенных в соответствии с требованиями национальных стандартов пешеходных переходов и тротуаров.

Генеральным планом предусмотрено строительство пятого мостового перехода. Строительство пятого мостового перехода через реку Урал обеспечит бесперебойную, надежную транспортную связь левобережной и правобережной частей города, а также совершенствование системы развития дорог. Строительство нового мостового перехода позволит рассредоточить транспортные потоки и снизить нагрузки на физически и морально изношенные действующие мостовые переходы, уменьшить количество пробок в часы «пик», увеличить пропускную способность сети магистральных улиц путем их расширения и сооружения транспортных развязок.

Пятый мостовой переход подразумевает размещение 4-х полос автомобильного движения с зоной для расположения 2-х перспективных путей трамвая (прямого и обратного следования), что позволит разработать маршруты и для пассажирского городского транспорта, с помощью которых значительно сократится время перемещения из правобережной части города (где проживает большинство горожан) до левобережной (где большинство горожан работает) и наоборот.

Ввиду того, что строительство пятого мостового перехода является затратным мероприятием (ориентировочная стоимость в ценах 2016 года – 13 005 650,00 тыс. рублей), реализация мероприятий по строительству данного мостового перехода настоящей Программой не предусмотрена.

Строительство трамвайной линии по улице Зеленый лог от улицы Советской до проспекта Карла Маркса далее по проспекту Карла Маркса до улицы Труда дает возможность соединить две магистральные улицы города – улицу Советскую и проспект Карла Маркса. Реконструкция трамвайного узла на пересечении улицы Советской и улицы Труда открывает прямое направление движение по улице Советской, что позволит замкнуть трамвайные линии правобережной части города. Данные изменения трамвайных линий позволят охватить основные жилые районы города, образуя кольцо, вытянутое с севера на юг, с выходами на мостовые переходы с последующей связью с левобережной сетью трамвайных путей.

Совершенствование транспортной инфраструктуры создаст благоприятные условия для работы пассажирского транспорта общего пользования, будет способствовать сокращению времени на поездку пассажира и его безопасности, повышению уровня комфортности поездок пассажиров, в том числе и маломобильных граждан, улучшению стабильности работы пассажирского транспорта всех форм собственности.

Имеющиеся в городе автостанция, железнодорожный вокзал, аэропорт соответствуют действующим требованиям и потребностям жителей города в транспортном обслуживании. По мере необходимости будет осуществляться их модернизация за счет средств собственников.

17. Прогноз развития дорожной сети города.

Развитие дорожной сети города определено Генеральным планом города.

Выполнение мероприятий Программы позволит:

- перераспределить транспортные, грузовые потоки;
- снизить перегруженность улиц и их участков;
- увеличить пропускную способность улиц и их участков;
- развить инфраструктуру пешеходного и велосипедного передвижения;
- повысить безопасность дорожного движения.

18. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.

Наблюдается тенденция увеличения количества зарегистрированного автотранспорта в среднем на 4 процента в год. Прогнозный уровень автомобилизации к 2025 году достигнет 500 автомобилей на 1000 жителей.

За счет проведения оптимизации маршрутов грузового и пассажирского транспорта общего пользования сократится интенсивность движения на основных магистралях города, повысится скорость движения транспорта, снизится в целом нагрузка на УДС.

19. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.

Увеличение количества автотранспортных средств у населения и увеличение интенсивности их эксплуатации обостряет проблему безопасности дорожного движения (рост и тяжесть ДТП).

Прогнозируется повысить уровень безопасности дорожного движения за счет реализации мероприятий по:

- строительству новых улиц;
- реконструкции (расширению) улиц, капитальному ремонту перекрестков УДС;
- оборудованию пешеходных переходов освещением, искусственными дорожными неровностями, дорожными знаками с внутренним освещением и светодиодной индикацией, дорожной разметкой, световозвращателями и индикаторами, а также устройствами дополнительного освещения и другими элементами повышения безопасности дорожного движения;
- организации остановочных пунктов по проспекту Карла Маркса.

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

За счет оптимизации маршрутов грузового и пассажирского транспорта общего пользования планируется уменьшение интенсивности движения транспорта на основных магистралях и, следовательно, уменьшение уровня негативного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду.

При переводе общественного пассажирского автотранспорта и транспорта дорожно-коммунальных служб на использование природного газа в качестве моторного топлива (в соответствии с Распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 мая 2013 года №767-р «О регулировании отношений в сфере использования газового моторного топлива, в том числе природного газа в качестве моторного топлива») значительно снизится выброс вредных веществ от работающих на данном виде топлива двигателей в атмосферу, что также положительно скажется на экологической обстановке в городе. Перевод общественного пассажирского автотранспорта и транспорта дорожно-коммунальных служб на использование природного газа в качестве моторного топлива осуществляется в рамках дополнительного финансирования.

3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ВЫБОР ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА

21. Оценка мероприятий настоящей Программы будет осуществляться по целевым показателям (индикаторам):

1) доведение протяженности построенных и реконструированных улиц усовершенствованным покрытием УДС на территории города к 2025 году до 847,81 км (87,7 процента), в том числе;

- строительство магистральных улиц в южном и юго-западном районах города (по улицам Зеленый лог, Радужной, Тевосяна, Советской, Жукова, проспекту Карла Маркса, от улиц 50-летия Магнитки и Тевосяна до объездной дороги вокруг города) к 2020 году планируется выполнение строительных работ на 36 процентов (от запланированных работ по строительству), к 2025 году завершение строительства (100 процентов);

- строительство улицы Комсомольской (продолжение) с выходом на шоссе Западное 2017 год – проектно-изыскательные работы, к 2019 году завершение строительства;

- строительство улицы от перекрестка улиц Кирова, Магнитная до проспекта Пушкина с 2022 по 2025 годы, объем выполненных работ составит 1 км;

- выполнение работ по реконструкции магистральных улиц: 2020 год – 1,32км (10,6 процентов от запланированного объема работ), 2022 год – 3,64км (29,1 процента от запланированного объема работ), 2025 год – 7,53км (60,3 процента от запланированного объема работ);

- работы по капитальному ремонту перекрестков планируются в период с 2017 по 2021 годы, объем выполненных работ составит 3,275км;

2) увеличение протяженности улиц общего пользования к 2025 году до 965,02 км;

3) уровень обеспеченности безопасности дорожного движения к 2025 году – организация пешеходных переходов – 45 единиц;

4) организация остановочных пунктов по проспекту Карла Маркса запланировано на 2018 год в количестве 11 единиц;

5) обновление парка городского пассажирского транспорта посредством приобретения низкопольного подвижного состава запланированы в период с 2020 по 2025 годы в количестве 6 трамваев, 30 автобусов;

6) увеличение транспортного потенциала линий электротранспорта и автобусных маршрутов посредством нового строительства трамвайных линий и оптимизации маршрутной сети;

7) увеличение обеспеченности техническими средствами регулирования дорожного движения посредством организации искусственных дорожных неровностей, установки дорожных знаков с внутренним освещением и светодиодной индикацией, дорожной разметкой, в том числе с применением штучных форм и цветных дорожных покрытий, световозвращателей и индикаторов, а также устройствами дополнительного освещения и другими элементами повышения безопасности дорожного движения в рамках проведения мероприятий по строительству, реконструкции улиц города, организации пешеходных переходов и остановочных пунктов.

4. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

22. Перечень мероприятий по проектированию строительству реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры включает:

- мероприятия по развитию дорожного хозяйства, выполнение которых обеспечивает развитие транспортной инфраструктуры по видам транспорта, развитие инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, развитие инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения, развитие инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб, развитие сети дорог города, снижение перегруженности улиц и их участков, снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения;

- мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения;

- мероприятия по развитию городского пассажирского транспорта общего пользования.

Перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры города приведен в Таблице 4.

Таблица 4

№ п/п	Наименование мероприятия	Срок реализации мероприятия
1	Развитие дорожного хозяйства	2017 – 2025 годы
1.1	Строительство улично-дорожной сети	2017 – 2025 годы
1.1.1	Строительство улицы Зеленый лог от проспекта Карла Маркса до улицы Калмыкова (участок от ПК 16 по улице Зеленый лог от проспекта Карла Маркса до улицы Калмыкова)	2019 год
1.1.2	Строительство улицы по проспекту Карла Маркса от улицы Зеленый лог до улицы Радужной	2017 год
1.1.3	Строительство улицы Радужной от проспекта Карла Маркса до ПК 16 по улице Зеленый лог от проспекта Карла Маркса до улицы Калмыкова	2018 – 2019 годы
1.1.4	Строительство улицы Комсомольской от улицы Бестужева до шоссе Западного	2017 – 2019 годы
1.1.5	Строительство улицы Тевосяна от улицы Зеленый лог до улицы Радужной	2020 – 2021 годы
1.1.6	Строительство улицы Зеленый лог от улицы Тевосяна до улицы Советской (вторая проезжая часть)	2019 – 2020 годы
1.1.7	Строительство улицы Советской от улицы Зеленый лог до улицы Радужной	2019 – 2020 годы
1.1.8	Строительство улицы Жукова от улицы Зеленый лог до улицы Радужной	2021 год
1.1.9	Строительство улицы Радужной от улицы Тевосяна до проспекта Карла Маркса	2020 – 2021 годы
1.1.10	Строительство улицы от перекрестка улицы 50-летия Магнитки и улицы Тевосяна до объездной автодороги вокруг города Магнитогорска - II очередь строительства: 1 участок от улицы Тевосяна до шоссе Западного (левая полоса) 2,3 участки вдоль шоссе Западного – до объездной дороги Магнитогорска	2017 – 2018 годы 2022 – 2025 годы
1.1.11	Строительство улицы от перекрестка улицы Кирова - улицы Магнитной до проспекта Пушкина	2022 – 2025 годы
1.2	Реконструкция улично-дорожной сети	2017 – 2024 годы
1.2.1	Реконструкция улицы Гагарина от проспекта Карла Маркса до ГТ ТЭЦ (расширение)	2018 – 2020 годы
1.2.2	Реконструкция улицы Тевосяна от улицы 50-летия Магнитки до улицы Зеленый лог (вторая проезжая часть)	2019 год

1.2.3	Реконструкция проезда Сиреневый от улицы Калмыкова до улицы Ворошилова (расширение)	2020 – 2021 годы
1.2.4	Реконструкция улицы Ворошилова от улицы Завенягина до улицы 50-летия Магнитки	2021 – 2025 годы
1.2.5	Реконструкция улицы Вокзальной от улицы Советской до улицы Чекалина (северная полоса)	2020 – 2021 годы
1.2.6	Реконструкция улицы Правды от проспекта Карла Маркса до улицы Советской (северная и южная стороны)	2022 – 2025 годы
1.2.7	Реконструкция улицы Советской от трамвайной остановки «Школа им. Б.П. Агапитова» до трамвайной остановки «им.газеты Правда» и улицы Дружба в 115а квартале (спрямление улиц)	2022 – 2025 годы
1.2.8	Реконструкция улицы Зеленцова от улицы Профсоюзной до пятой проходной ОАО «ММК» (вторая проезжая часть)	2022 – 2025 годы
1.2.9	Реконструкция улицы Зеленой от кругового движения улицы Зеленой до улицы Оренбургской с расширением перекрестка улиц Оренбургской - Лесопарковой	2017 – 2018 годы
1.3	Капитальный ремонт перекрестков улично-дорожной сети	2017 – 2021 годы
1.3.1	Капитальный ремонт улицы Комсомольской от улицы Суворова до улицы Советской с замощением трамвайных путей	2017 год
1.3.2	Капитальный ремонт перекрестка улицы Зеленой и шоссе Западного (вдоль СНТ «Имени И.В.Мичурина»)	2019 – 2020 годы
1.3.3	Капитальный ремонт перекрестка проспект Пушкина и улицы Маяковского с усилением и переустройством инженерных сетей	2019 год
1.3.4	Капитальный ремонт перекрестка улицы Советской и улицы Труда с усилением и переустройством инженерных сетей	2018 – 2019 годы
1.3.5	Капитальный ремонт перекрестка улицы Кирова и улицы Магнитной с усилением и переустройством инженерных сетей	2020 год
1.3.6	Капитальный ремонт перекрестка улицы Кирова и улицы Профсоюзной с усилением и переустройством инженерных сетей	2021 год
1.3.7	Капитальный ремонт перекрестка улицы Советской и улицы Вокзальной с усилением и переустройством инженерных сетей	2021 год
2	Обеспечение безопасности дорожного движения	2017 – 2025 годы
2.1	Обустройство пешеходных переходов в соответствии с изменениями требований национальных стандартов Российской Федерации	2017 – 2025 годы (ежегодно)
2.2	Организация остановочных пунктов по проспекту Карла Маркса	2018 год
3	Развитие городского пассажирского транспорта общего пользования	2018 – 2025 годы
3.1	Строительство и реконструкция трамвайных линий	2018 – 2019 годы
3.1.1	Реконструкция трамвайного узла на пересечении улицы Советской и улицы Труда	2018 год
3.1.2	Строительство трамвайной линии южнее улицы Труда, участок: проспект Карла Маркса - улица Зеленый лог	2018 – 2019 годы
3.2	Модернизация парка городского пассажирского транспорта	2020 – 2025 годы
3.2.1	Приобретение пассажирского 4-осного трамвайного вагона, одностороннего движения (ГОСТ 8802-78) с низким уровнем пола (для маломобильных групп населения) и с уменьшенным удельным электропотреблением на тягу	2020 – 2025 годы
3.2.2	Приобретение подвижного состава (низкопольные городские автобусы с откидной площадкой для маломобильных групп населения, работающие на газомоторном топливе)	2020 – 2025 годы

23. Настоящей Программой предусматривается реализация мероприятий, которые направлены на разработку и реализацию мероприятий по совершенствованию и развитию УДС, реконструкцию перегруженных участков, повышению их пропускной способности, а также увеличение протяженности УДС за счет осуществления строительства новых улиц для обеспечения транспортной доступности жителей новых микрорайонов города. При разработке проектной документации на строительство и реконструкцию улиц предусматривается устройство велосипедных дорожек, совмещенных с тротуаром (по проспекту Карла Маркса от улицы Зеленый лог до улицы Радужной и по улице Радужной от проспекта Карла Маркса до улицы Калмыкова).

Строительство и реконструкция УДС позволит:

- снять внутригородской транзит с основных продольных магистральных улиц (проспекты Ленина, Карла Маркса, улица Советская);
- снизить затраты времени на поездки к основным местам приложения труда и в центральную часть города;
- повысить безопасность дорожного движения за счет строительства транспортных развязок;
- сократить количество выбросов загрязняющих веществ от автотранспорта на городской территории, особенно в центральной части города;
- изменение направления транспортного потока в центральную часть города к улицам: Комсомольская, Гагарина, Грязнова, Труда, 50-летия Магнитки, протрассированным к новому жилому району на юго-западе.

24. Настоящей Программой предусматривается реализация мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения:

- оборудование пешеходных переходов в соответствии с изменениями национальных стандартов (освещение, дорожными знаками, искусственными дорожными неровностями, дорожной разметкой, световозвращателями и индикаторами, а также устройствами дополнительного освещения и другими элементами повышения безопасности дорожного движения);
- организация остановочных пунктов по проспекту Карла Маркса в целях обеспечения безопасности посадки и высадки пассажиров, соблюдения водителями маршрутных транспортных средств правил дорожного движения. Остановившийся для высадки и посадки пассажиров городской транспорт не будет создавать помехи и препятствия движению транспортным средствам.

25. Настоящей Программой предусматривается реализация мероприятий, которые направлены на улучшение транспортного обслуживания, в том числе по доступности для людей с ограниченными возможностями здоровья.

В результате реализации мероприятия по строительству и реконструкции трамвайных линий позволит обеспечить:

- беспересадочные поездки по кратчайшему маршруту жителей улицы Зеленый лог по улице Советской до Зеленого рынка, на проходные ОАО «ММК» и к другим организациям;
- разгрузку напряженности движения по проспекту Карла Маркса и перенаправление пассажиропотока на улицу Советская;
- увеличение средней скорости движения и сокращение времени поездки до железнодорожного вокзала и до промышленных предприятий города;
- увеличение пассажиропотока в промышленную зону на 20 – 25 процентов.

В результате реализации мероприятий по развитию городского пассажирского транспорта к 2025 году:

- общая протяженность трамвайной линии должна составить 175,2 км одиночного пути;

- обеспечение транспортной доступности для жителей новых микрорайонов города;
- рост подвижности на внешних видах пассажирского транспорта в 2-2,5 раза;
- обеспечение комфортных условий использования транспортной системы для пассажиров (модернизация парка городского пассажирского транспорта).

26. Снизить негативное воздействие транспорта на окружающую среду и здоровье населения возможно за счет внедрения и проведения таких мероприятий, как:

- замена морально устаревшего автотранспорта в структуре городского пассажирского транспорта общего пользования автомобилями, отвечающими стандартам «Евро 2-3», в том числе и автобусами с верхним выхлопом;
- переоборудование для работы на сжиженном нефтяном газе (с учетом улучшения качества топлива) автобусов, маршрутных такси, грузовых транспортных средств;
- расширение улиц, создание между проезжей частью и жилыми домами фильтров – степ и зелёных насаждений;
- вынос за границы города грузовых транзитных потоков.

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

27. Общий объем финансовых ресурсов для реализации настоящей Программы с 2017 по 2025 годы составляет 4 257 05,04 тыс. рублей, в том числе:

- федеральный бюджет - 0 тыс. рублей;
- областной бюджет - 3 484 187,46 тыс. рублей;
- бюджет города - 772 917,58 тыс. рублей;
- внебюджетные источники - 0 тыс. рублей.

Объемы и источники финансирования настоящей Программы приведены в Приложениях №№1,2 к Программе.

6. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ И РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

28. Комплексная оценка эффективности реализации мероприятий настоящей Программы осуществляется ежегодно в течение всего срока ее реализации и включает в себя оценку степени выполнения мероприятий настоящей Программы и оценку эффективности реализации настоящей Программы. Оценка эффективности реализации настоящей Программы осуществляется ежегодно по итогам ее исполнения за отчетный финансовый год и в целом после завершения ее реализации.

В качестве основных критериев планируемой оценки эффективности реализации настоящей Программы применяются:

- критерии экономической эффективности, учитывающие оценку вклада настоящей Программы в экономическое развитие города, оценку влияния ожидаемых результатов настоящей Программы на различные сферы экономики города. Оценки могут включать как прямые (непосредственные) эффекты от реализации, так и косвенные (внешние) эффекты, возникающие в сопряженных секторах экономики;
- критерии социальной эффективности, учитывающие ожидаемый вклад реализации программы в социальное развитие, показатели которого не могут быть выражены в стоимостной оценке.

Значения показателей и целевых индикаторов по видам объектов транспортной инфраструктуры приведены в Приложении №3 к Программе.

Сводные мощностные характеристики мероприятий по видам объектов транспортной инфраструктуры приведены в Приложении №4 к Программе.

7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДА

29. Высокая капиталоемкость и длительные сроки окупаемости мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры определяют их низкую инвестиционную привлекательность для бизнеса. Для выполнения мероприятий по дальнейшему развитию транспортной инфраструктуры необходимо применение мер, стимулирующих привлечение инвестиций в объекты транспортной инфраструктуры города.

Приложение №1
к Программе комплексного развития
транспортной инфраструктуры города
Магнитогорска на 2017-2025 годы

Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры города

№	Наименование мероприятия	Ответственный агентство	Источник финансирования ИТОГО	ВСЕГО, тыс.руб.	Оценка объемов финансирования по годам, тыс.рублей				
					2017	2018	2019	2020	2022 - 2025
	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры города Магнитогорска		федеральный бюджет	4 257 105,04	296 587,46	527 379,43	791 223,15	611 402,50	587 102,50
			областной бюджет	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			бюджет города	3 484 187,46	296 487,46	327 000,00	672 400,00	535 800,00	511 500,00
			внебюджетные источники	772 917,58	100,00	200 379,43	118 823,15	75 602,50	75 602,50
1	Развитие дорожного хозяйства	Управление капитального строительства и благоустройства администрации города Магнитогорска	ИТОГО	3 322 087,46	283 387,46	317 000,00	662 400,00	514 300,00	490 000,00
			федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			областной бюджет	3 321 987,46	283 287,46	317 000,00	662 400,00	514 300,00	490 000,00
			бюджет города	100,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.1	Строительство улично-дорожной сети*	Управление капитального строительства и благоустройства администрации города Магнитогорска	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			ИТОГО	1 746 815,86	200 415,86	190 000,00	431 400,00	255 000,00	230 000,00
			федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			областной бюджет	1 746 765,86	200 365,86	190 000,00	431 400,00	255 000,00	230 000,00
1.1.1	Строительство улиц Зеленый лог от проспекта Карла Маркса до улицы Калмыкова (участок	Управление капитального строительства и благоустройства администрации Магнитогорска	бюджет города	50,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			ИТОГО	126 000,00	0,00	0,00	126 000,00	0,00	0,00
			федеральный бюджет	0,00					
			областной бюджет	126 000,00	0,00	0,00	126 000,00		
			бюджет города	0,00	0,00	0,00	126 000,00		

	от ПК 16 по улице Зеленый лог от проспекта Карла Маркса до улицы Калмыкова)	города Магнитогорска	внебюджетные источники	0,00						
1.1.2	Строительство улицы по проспекту Карла Маркса от улицы Зеленый лог до улицы Радужной	Управление капитального строительства и благоустройства администрации города Магнитогорска	ИТОГО	182 615,86	182 615,86	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			федеральный бюджет	0,00						
			областной бюджет	182 565,86	182 565,86	0,00	0,00			
			бюджет города	50,00	50,00					
			внебюджетные источники	0,00						
1.1.3	Строительство улицы Радужной от проспекта Карла Маркса до ПК 16 по улице Зеленый лог от проспекта Карла Маркса до улицы Калмыкова	Управление капитального строительства и благоустройства администрации города Магнитогорска	ИТОГО	235 400,00	0,00	100 000,00	135 400,00	0,00	0,00	0,00
			федеральный бюджет	0,00						
			областной бюджет	235 400,00	0,00	100 000,00	135 400,00			
			бюджет города	0,00						
			внебюджетные источники	0,00						
1.1.4	Строительство улицы Комсомольской от улицы Бестужева до шоссе Западного	Управление капитального строительства и благоустройства администрации города Магнитогорска	ИТОГО	113 800,00	13 800,00	40 000,00	60 000,00	0,00	0,00	0,00
			федеральный бюджет	0,00						
			областной бюджет	113 800,00	13 800,00	40 000,00	60 000,00			
			бюджет города	0,00						
			внебюджетные источники	0,00						
1.1.5	Строительство улицы Тевосяна от улицы Зеленый лог до улицы Радужной	Управление капитального строительства и благоустройства администрации города Магнитогорска	ИТОГО	85 000,00	0,00	0,00	0,00	35 000,00	50 000,00	0,00
			федеральный бюджет	0,00						
			областной бюджет	85 000,00			0,00	35 000,00	50 000,00	
			бюджет города	0,00						
			внебюджетные источники	0,00						
1.1.6	Строительство улицы Зеленый лог от	Управление капитального	ИТОГО	110 000,00	0,00	0,00	50 000,00	60 000,00	0,00	0,00
			федеральный	0,00						

31

	улицы Тевосяна до улицы Советской (вторая проезжая часть)	строительства и благоустройства администрации города Магнитогорска	бюджет							
			областной бюджет	110 000,00		0,00	50 000,00	60 000,00		
			бюджет города	0,00						
			внебюджетные источники	0,00						
1.1.7	Строительство улицы Советской от улицы Зеленый лог до улицы Радужной	Управление капитального строительства и благоустройства администрации города Магнитогорска	ИТОГО	120 000,00	0,00	0,00	60 000,00	60 000,00	0,00	0,00
			федеральный бюджет	0,00						
			областной бюджет	120 000,00		0,00	60 000,00	60 000,00		
			бюджет города	0,00						
			внебюджетные источники	0,00						
1.1.8	Строительство улицы Жукова от улицы Зеленый лог до улицы Радужной	Управление капитального строительства и благоустройства администрации города Магнитогорска	ИТОГО	60 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	60 000,00	0,00
			федеральный бюджет	0,00						
			областной бюджет	60 000,00				0,00	60 000,00	
			бюджет города	0,00						
			внебюджетные источники	0,00						
1.1.9	Строительство улицы Радужной от улицы Тевосяна до проспекта Карла Маркса	Управление капитального строительства и благоустройства администрации города Магнитогорска	ИТОГО	220 000,00	0,00	0,00	0,00	100 000,00	120 000,00	0,00
			федеральный бюджет	0,00						
			областной бюджет	220 000,00				100 000,00	120 000,00	
			бюджет города	0,00						
			внебюджетные источники	0,00						
1.1.10	Строительство улицы от перекрестка улицы 50-летия Магнитки и улицы Тевосяна до объездной автодороги вокруг города Магнитогорска II очередь строительства: I участок от улицы	Управление капитального строительства и благоустройства администрации города Магнитогорска	ИТОГО	404 000,00	4 000,00	50 000,00	0,00	0,00	0,00	350 000,00
			федеральный бюджет	0,00						
			областной бюджет	404 000,00	4 000,00	50 000,00				350 000,00
			бюджет города	0,00						
			внебюджетные источники	0,00						

32

	Тевосяна до шоссе Западного (левая полоса) 2,3 участки вдоль шоссе Западного – до объездной автодороги Магнитогорска									
1.1.11	Строительство улицы от перекрестка улицы Кирова - улицы Магнитной до проспекта Пушкина	Управление капитального строительства и благоустройства администрации города Магнитогорска	ИТОГО	90 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	90 000,00
			федеральный бюджет	0,00						
			областной бюджет	90 000,00						90 000,00
			бюджет города	0,00						
			внебюджетные источники	0,00						
1.2	Реконструкция улично-дорожной сети*	Управление капитального строительства и благоустройства администрации города Магнитогорска	ИТОГО	1 214 300,00	5 000,00	122 000,00	115 000,00	207 300,00	150 000,00	615 000,00
			федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			областной бюджет	1 214 300,00	5 000,00	122 000,00	115 000,00	207 300,00	150 000,00	615 000,00
			бюджет города	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.2.1	Реконструкция улицы Гагарина от проспекта Карла Маркса до ГТ ТЭЦ (расширение)	Управление капитального строительства и благоустройства администрации города Магнитогорска	ИТОГО	189 300,00	0,00	62 000,00	70 000,00	57 300,00	0,00	0,00
			федеральный бюджет	0,00						
			областной бюджет	189 300,00	0,00	62 000,00	70 000,00	57 300,00	0,00	0,00
			бюджет города	0,00						
			внебюджетные источники	0,00						
1.2.2	Реконструкция улицы Тевосяна от улицы 50-летия Магнитки до улицы Зеленый лог (вторая проезжая часть)	Управление капитального строительства и благоустройства администрации города Магнитогорска	ИТОГО	45 000,00	0,00	0,00	45 000,00	0,00	0,00	0,00
			федеральный бюджет	0,00						
			областной бюджет	45 000,00		0,00	45 000,00			
			бюджет города	0,00						
			внебюджетные источники	0,00						

33

1.2.3	Реконструкция проезда Сиреневый от улицы Казмыкова до улицы Ворошилова (расширение)	Управление капитального строительства и благоустройства администрации города Магнитогорска	ИТОГО	180 000,00	0,00	0,00	0,00	130 000,00	50 000,00	0,00
			федеральный бюджет	0,00						
			областной бюджет	180 000,00				130 000,00	50 000,00	
			бюджет города	0,00						
			внебюджетные источники	0,00						
1.2.4	Реконструкция улицы Ворошилова от улицы Завенягина до улицы 50-летия Магнитки	Управление капитального строительства и благоустройства администрации города Магнитогорска	ИТОГО	150 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50 000,00	100 000,00
			федеральный бюджет	0,00						
			областной бюджет	150 000,00				0,00	50 000,00	100 000,00
			бюджет города	0,00						
			внебюджетные источники	0,00						
1.2.5	Реконструкция улицы Вокзальной от улицы Советской до улицы Чекалина (северная полоса)	Управление капитального строительства и благоустройства администрации города Магнитогорска	ИТОГО	70 000,00	0,00	0,00	0,00	20 000,00	50 000,00	0,00
			федеральный бюджет	0,00						
			областной бюджет	70 000,00				20 000,00	50 000,00	
			бюджет города	0,00						
			внебюджетные источники	0,00						
1.2.6	Реконструкция улицы Правды от проспекта Карла Маркса до улицы Советской (северная и южная стороны)	Управление капитального строительства и благоустройства администрации города Магнитогорска	ИТОГО	105 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	105 000,00
			федеральный бюджет	0,00						
			областной бюджет	105 000,00						105 000,00
			бюджет города	0,00						
			внебюджетные источники	0,00						
1.2.7	Реконструкция улицы Советской от трамвайной остановки «Школа им. Б.П. Агапитова» до трамвайной остановки «им.газеты Правда» и улицы Дружба в 115а	Управление капитального строительства и благоустройства администрации города Магнитогорска	ИТОГО	160 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	160 000,00
			федеральный бюджет	0,00						
			областной бюджет	160 000,00						160 000,00
			бюджет города	0,00						
			внебюджетные источники	0,00						

34

	квартале (спрямление улиц)									
1.2.8	Реконструкция улицы Зеленцова от улицы Профсоюзной до пятой проходной ОАО «ММК» (2-я проезжая часть)	Управление капитального строительства и благоустройства администрации города Магнитогорска	ИТОГО	250 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	250 000,00
			федеральный бюджет	0,00						
			областной бюджет	250 000,00						250 000,00
			бюджет города	0,00						
			внебюджетные источники	0,00						
1.2.9	Реконструкция улицы Зеленой от кругового движения улицы Зеленой до улицы Оренбургской, с расширением перекрестка улиц Оренбургской-Лесопарковой	Управление капитального строительства и благоустройства администрации города Магнитогорска	ИТОГО	65 000,00	5 000,00	60 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			федеральный бюджет	0,00						
			областной бюджет	65 000,00	5 000,00	60 000,00				
			бюджет города	0,00						
			внебюджетные источники	0,00						
1.3	Капитальный ремонт перекрестков улично-дорожной сети*	Управление капитального строительства и благоустройства администрации города Магнитогорска	ИТОГО	360 971,60	77 971,60	5 000,00	116 000,00	52 000,00	110 000,00	0,00
			федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			областной бюджет	360 921,60	77 921,60	5 000,00	116 000,00	52 000,00	110 000,00	0,00
			бюджет города	50,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.3.1	Капитальный ремонт улицы Комсомольской от улицы Суворова до улицы Советской с замощением трамвайных путей	Управление капитального строительства и благоустройства администрации города Магнитогорска	ИТОГО	77 971,60	77 971,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			федеральный бюджет	0,00						
			областной бюджет	77 921,60	77 921,60					
			бюджет города	50,00	50,00					
			внебюджетные источники	0,00						
1.3.2	Капитальный ремонт перекрестка улицы Зеленой и шоссе Западного (вдоль	Управление капитального строительства и благоустройства	ИТОГО	33 000,00	0,00	0,00	3 000,00	30 000,00	0,00	0,00
			федеральный бюджет	0,00						
			областной бюджет	33 000,00			3 000,00	30 000,00		

35

	СНТ «Имени И.В.Мичурина»)	администрации города Магнитогорска	бюджет города	0,00						
			внебюджетные источники	0,00						
1.3.3	Капитальный ремонт перекрестка проспекта Пушкина и улицы Маяковского с усилением и переустройством инженерных сетей	Управление капитального строительства и благоустройства администрации города Магнитогорска	ИТОГО	48 000,00	0,00	0,00	48 000,00	0,00	0,00	0,00
			федеральный бюджет	0,00						
			областной бюджет	48 000,00	0,00	0,00	48 000,00			
			бюджет города	0,00						
			внебюджетные источники	0,00						
1.3.4	Капитальный ремонт перекрестка улицы Советской и улицы Труда с усилением и переустройством инженерных сетей	Управление капитального строительства и благоустройства администрации города Магнитогорска	ИТОГО	70 000,00	0,00	5 000,00	65 000,00	0,00	0,00	0,00
			федеральный бюджет	0,00						
			областной бюджет	70 000,00		5 000,00	65 000,00			
			бюджет города	0,00						
			внебюджетные источники	0,00						
1.3.5	Капитальный ремонт перекрестка улицы Кирова и улицы Магнитной с усилением и переустройством инженерных сетей	Управление капитального строительства и благоустройства администрации города Магнитогорска	ИТОГО	22 000,00	0,00	0,00	0,00	22 000,00	0,00	0,00
			федеральный бюджет	0,00						
			областной бюджет	22 000,00				22 000,00		
			бюджет города	0,00						
			внебюджетные источники	0,00						
1.3.6	Капитальный ремонт перекрестка улицы Кирова и улицы Профсоюзной с усилением и переустройством инженерных сетей	Управление капитального строительства и благоустройства администрации города Магнитогорска	ИТОГО	55 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	55 000,00	0,00
			федеральный бюджет	0,00						
			областной бюджет	55 000,00					55 000,00	
			бюджет города	0,00						
			внебюджетные источники	0,00						
1.3.7	Капитальный ремонт перекрестка улицы Советской и улицы Вокзальной с усилением и	Управление капитального строительства и благоустройства администрации	ИТОГО	55 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	55 000,00	0,00
			федеральный бюджет	0,00						
			областной бюджет	55 000,00					55 000,00	
			бюджет города	0,00						

36

	переустройством инженерных сетей	города Магнитогорска	внебюджетные источники	0,00						
2	Обеспечение безопасности дорожного движения*	Управление капитального строительства и благоустройства администрации города Магнитогорска	ИТОГО	94 300,00	13 200,00	11 100,00	10 000,00	10 000,00	10 000,00	40 000,00
			федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			областной бюджет	93 200,00	13 200,00	10 000,00	10 000,00	10 000,00	10 000,00	40 000,00
			бюджет города	1 100,00	0,00	1 100,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.1	Обустройство пешеходных переходов в соответствии с изменениями требований национальных стандартов Российской Федерации	Управление капитального строительства и благоустройства администрации города Магнитогорска	ИТОГО	93 200,00	13 200,00	10 000,00	10 000,00	10 000,00	10 000,00	40 000,00
			федеральный бюджет	0,00						
			областной бюджет	93 200,00	13 200,00	10 000,00	10 000,00	10 000,00	10 000,00	40 000,00
			бюджет города	0,00						
			внебюджетные источники	0,00						
2.2	Организация остановочных пунктов по проспекту Карла Маркса	Управление капитального строительства и благоустройства администрации города Магнитогорска	ИТОГО	1 100,00	0,00	1 100,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			федеральный бюджет	0,00						
			областной бюджет	0,00						
			бюджет города	1 100,00		1 100,00				
			внебюджетные источники	0,00						
3	Развитие городского пассажирского транспорта общего пользования		ИТОГО	840 717,58	0,00	199 279,43	118 823,15	87 102,50	87 102,50	348 410,00
			федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			областной бюджет	69 000,00	0,00	0,00	0,00	11 500,00	11 500,00	46 000,00
			бюджет города	771 717,58	0,00	199 279,43	118 823,15	75 602,50	75 602,50	302 410,00
			внебюджетные источники	0,00						
3.1	Строительство и реконструкция трамвайных линий**	Управление капитального строительства и	ИТОГО	318 102,58	0,00	199 279,43	118 823,15	0,00	0,00	0,00
			федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

37

		благоустройства администрации города Магнитогорска, УИОТиС	областной бюджет	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			бюджет города	318 102,58	0,00	199 279,43	118 823,15	0,00	0,00	0,00
			внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3.1.1	Реконструкция трамвайного узла на пересечении улицы Советской и улицы Труда	Управление капитального строительства и благоустройства администрации города Магнитогорска, УИОТиС	ИТОГО	80 456,28	0,00	80 456,28	0,00	0,00	0,00	0,00
			федеральный бюджет	0,00						
			областной бюджет	0,00						
			бюджет города	80 456,28		80 456,28				
			внебюджетные источники	0,00						
3.1.2	Строительство трамвайных линий южнее улицы Труда, участок: проспект Карла Маркса - улица Зеленый лог	Управление капитального строительства и благоустройства администрации города Магнитогорска, УИОТиС	ИТОГО	237 646,30	0,00	118 823,15	118 823,15	0,00	0,00	0,00
			федеральный бюджет	0,00						
			областной бюджет	0,00						
			бюджет города	237 646,30		118 823,15	118 823,15			
			внебюджетные источники	0,00						
3.2	Модернизация парка городского пассажирского транспорта**	Управление инженерного обеспечения, транспорта и связи администрации города Магнитогорска (УИОТиС)	ИТОГО	522 615,00	0,00	0,00	0,00	87 102,50	87 102,50	348 410,00
			федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			областной бюджет	69 000,00	0,00	0,00	0,00	11 500,00	11 500,00	46 000,00
			бюджет города	453 615,00	0,00	0,00	0,00	75 602,50	75 602,50	302 410,00
			внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3.2.1	Приобретение пассажирского 4-осного трамвайного вагона, одностороннего движения (ГОСТ 8802-78) с низким	Управление инженерного обеспечения, транспорта и связи администрации города	ИТОГО	138 000,00	0,00	0,00	0,00	23 000,00	23 000,00	92 000,00
			федеральный бюджет	0,00						
			областной бюджет	69 000,00	0,00	0,00	0,00	11 500,00	11 500,00	46 000,00
			бюджет города	69 000,00	0,00	0,00	0,00	11 500,00	11 500,00	46 000,00
			внебюджетные источники	0,00						

38

	уровнем пола (для маломобильных групп населения) и с уменьшенным удельным электропотреблением на тягу	Магнитогорска								
3.2.2	Приобретение подвижного состава (низкопольные городские автобусы с откидной площадкой для маломобильных групп населения, работающие на газомоторном топливе)	Управление инженерного обеспечения, транспорта и связи администрации города Магнитогорска	ИТОГО	384 615,00	0,00	0,00	0,00	64 102,50	64 102,50	256 410,00
			федеральный бюджет	0,00						
			областной бюджет	0,00						
			бюджет города	384 615,00	0,00	0,00	0,00	64 102,50	64 102,50	256 410,00
			внебюджетные источники	0,00						

Примечание:

* - при условии выделения субсидий из бюджета Челябинской области;

** - при условии выделения субсидий из бюджета города.

Приложение №2
к Программе комплексного развития
транспортной инфраструктуры города
Магнитогорска на 2017-2025 годы

Сводная оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры города по видам объектов транспортной инфраструктуры

№	Наименование мероприятия по виду объектов транспортной инфраструктуры, источники финансирования	Всего по Программе:	Оценка объемов финансирования по годам, тыс.рублей					
			2017	2018	2019	2020	2021	2022 - 2025
	ВСЕГО по ПРОГРАММЕ:	4 257 105,04	296 587,46	527 379,43	791 223,15	611 402,50	587 102,50	1 443 410,00
	федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	областной бюджет	3 484 187,46	296 487,46	327 000,00	672 400,00	535 800,00	511 500,00	1 141 000,00
	бюджет города	772 917,58	100,00	200 379,43	118 823,15	75 602,50	75 602,50	302 410,00
	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1	Развитие дорожного хозяйства, в том числе по источникам финансирования:	3 322 087,46	283 387,46	317 000,00	662 400,00	514 300,00	490 000,00	1 055 000,00
	федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	областной бюджет	3 321 987,46	283 287,46	317 000,00	662 400,00	514 300,00	490 000,00	1 055 000,00
	бюджет города	100,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Обеспечение безопасности движения, в том числе по источникам финансирования:	94 300,00	13 200,00	11 100,00	10 000,00	10 000,00	10 000,00	40 000,00
	федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	областной бюджет	93 200,00	13 200,00	10 000,00	10 000,00	10 000,00	10 000,00	40 000,00
	бюджет города	1 100,00	0,00	1 100,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3	Развитие городского пассажирского транспорта общего пользования, в том числе по источникам	840 717,58	0,00	199 279,43	118 823,15	87 102,50	87 102,50	348 410,00

финансирования:								
федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
областной бюджет	69 000,00	0,00	0,00	0,00	11 500,00	11 500,00	46 000,00	
бюджет города	771 717,58	0,00	199 279,43	118 823,15	75 602,50	75 602,50	302 410,00	
внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	

41

Приложение №3
к Программе комплексного развития
транспортной инфраструктуры города
Магнитогорска на 2017-2025 годы

Значения показателей и целевых индикаторов по видам объектов транспортной инфраструктуры

№	Наименование мероприятий, показатели	Единица измерения	Значения показателей по годам					
			2017	2018	2019	2020	2021	2022 - 2025
1	Развитие дорожного хозяйства							
1.1	Строительство улично-дорожной сети	км	0,710	0,740	2,550	2,290	2,790	4,56
1.1.1	Строительство улицы Зеленый лог от проспекта Карла Маркса до улицы Калмыкова (участок от ПК 16 по улице Зеленый лог от проспект Карла Маркса до улицы Калмыкова)	км			0,900			
1.1.2	Строительство улицы по проспекту Карла Маркса от улицы Зеленый лог до улицы Радужной	км	0,710					
1.1.3	Строительство улицы Радужной от проспекта Карла Маркса до ПК 16 по улице Зеленый лог от проспекта Карла Маркса до улицы Калмыкова	км				0,970		
1.1.4	Строительство улицы Комсомольской от улицы Бестужева до шоссе Западного	км			1,650			
1.1.5	Строительство улицы Тевосяна от улицы Зеленый лог до улицы Радужной	км					0,750	
1.1.6	Строительство улицы Зеленый лог от улицы Тевосяна до улицы Советской (вторая проезжая часть)	км				0,520		
1.1.7	Строительство улицы Советской от улицы Зеленый лог до улицы Радужной	км				0,800		
1.1.8	Строительство улицы Жукова от улицы Зеленый лог до улицы Радужной	км					0,500	
1.1.9	Строительство улицы Радужной от улицы Тевосяна до проспекта Карла Маркса	км					1,540	
1.1.10	Строительство улицы от перекрестка улицы 50-летия Магнитки и улицы Тевосяна до обьездной автодороги вокруг города Магнитогорска II очередь строительства	км		0,740				3,560

42

	I участок от улицы Тевосяна до шоссе Западного (левая полоса), 2,3 участок - вдоль шоссе Западного - до объездной дороги Магнитогорска							
1.1.11	Строительство улицы от перекрестка улицы Кирова - улицы Магнитной до проспекта Пушкина	км						1,000
1.2	Реконструкция улично-дорожной сети	км	0,000	1,000	0,320	1,790	1,850	7,530
1.2.1	Реконструкция улицы Гагарина от проспекта Карла Маркса до ГТ ТЭЦ (расширение)	км				1,790		
1.2.2	Реконструкция улицы Тевосяна от улицы 50-летия Магнитки до улицы Зеленый лог (вторая проезжая часть)	км			0,320			
1.2.3	Реконструкция проезда Сиреневый от улицы Калмыкова до улицы Ворошилова (расширение)	км					1,180	
1.2.4	Реконструкция улицы Ворошилова от улицы Завенягина до улицы 50-летия Магнитки	км						2,000
1.2.5	Реконструкция улицы Вокзальной от улицы Советской до улицы Чекалина (северная полоса)	км					0,670	
1.2.6	Реконструкция улицы Правды от проспекта Карла Маркса до улицы Советской (северная и южная стороны)	км						2,100
1.2.7	Реконструкция улицы Советской от трамвайной остановки «Школа им. Б.П. Агапитова» до трамвайной остановки «п.м.газеты Правда» и улицы Дружба в 115а квартале (спрямление улиц)	км						0,700
1.2.8	Реконструкция улицы Зеленцова от улицы Профсоюзной до пятой проходной ОАО «ММК» (2-я проезжая часть)	км						2,730
1.2.9	Реконструкция улицы Зеленой от кругового движения улицы Зеленой до улицы Оренбургской, с расширением перекрестка улиц Оренбургской-Лесопарковой	км		1,000				
1.3	Капитальный ремонт перекрестков улично-дорожной сети	км	0,675	0,000	1,000	0,600	1,000	0,000
1.3.1	Капитальный ремонт улицы Комсомольской от улицы Суворова до улицы Советской с замощением трамвайных путей	км	0,675					
1.3.2	Капитальный ремонт перекрестка улицы Зеленой в шоссе Западного (вдоль СНТ «Имени И.В.Мичурина»)	км				0,300		

43

1.3.3	Капитальный ремонт перекрестка проспект Пушкина и улицы Маяковского с усилением и переустройством инженерных сетей	км			0,500			
1.3.4	Капитальный ремонт перекрестка улицы Советской и улицы Труда с усилением и переустройством инженерных сетей	км			0,500			
1.3.5	Капитальный ремонт перекрестка улицы Кирова и улицы Магнитной с усилением и переустройством инженерных сетей	км				0,300		
1.3.6	Капитальный ремонт перекрестка улицы Кирова и улицы Профсоюзной с усилением и переустройством инженерных сетей	км					0,500	
1.3.7	Капитальный ремонт перекрестка улицы Советской и улицы Вокзальной с усилением и переустройством инженерных сетей	км					0,500	
2	Обеспечение безопасности дорожного движения	ед.						
2.1	Обустройство пешеходных переходов в соответствии с изменениями требований национальных стандартов Российской Федерации	ед.	5	5	5	5	5	20
2.2	Организация остановочных пунктов по проспекту Карла Маркса	ед.		11				
2.2.1	Остановочный пункт в районе здания №174а по проспекту Карла Маркса (в сторону улицы Труда)	ед.		1				
2.2.2	Остановочный пункт в районе здания №5а по улице Завенягина (в сторону улицы Завенягина)	ед.		1				
2.2.3	Остановочный пункт в районе дома №62в по проспекту Карла Маркса (в сторону улицы Гагарина)	ед.		1				
2.2.4	Остановочный пункт в районе дома №53в по проспекту Карла Маркса (в сторону улицы Комсомольской)	ед.		1				
2.2.5	Остановочный пункт в районе дома №44 по проспекту Карла Маркса (в сторону улицы Ленинградской)	ед.		1				
2.2.6	Остановочный пункт в районе дома №32 по проспекту Карла Маркса (в сторону улицы Уральской)	ед.		1				
2.2.7	Остановочный пункт в районе дома №30 по проспекту Карла Маркса (в сторону улицы Комсомольской)	ед.		1				

44

