



МЭРИЯ ГОРОДА ГРОЗНОГО

СОБЛЖА-ГІАЛИН МЭРИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

30.12.2016

№ 175

Об утверждении муниципальной программы «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры города Грозного на 2017-2021 годы»

В соответствии с п. 5.1. статьи 26 Градостроительного кодекса Российской Федерации, Федеральным законом от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Мэрия города Грозного

ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить муниципальную программу «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры города Грозного на 2017-2021 годы».
2. Контроль за выполнением настоящего постановления возложить на заместителя Мэра города Грозного А.А. Хучиева.
3. Настоящее постановление вступает в силу со дня его подписания, подлежит официальному опубликованию в газете «Столица плюс» и размещению на официальном сайте Мэрии города Грозного.

Мэр города



М.М. Хучиев



Приложение 1
к Постановлению Мэрии
города Грозного
30.12.2016 г.

ПЕРЕЧЕНЬ
программных мероприятий Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры
города Грозного на 2017 – 2021 годы.

№ п/п	Наименование программы	Сроки реализации	Объем финансирова ния, руб.	Ответственный за реализацию мероприятия
Освещение автомобильных дорог				
1.	Освещение автомобильных дорог	2017	9372300,00	Комитет городского хозяйства Мэрии города Грозного
2.	Освещение автомобильных дорог	2018	9840915,00	Комитет городского хозяйства Мэрии города Грозного
3.	Освещение автомобильных дорог	2019	10332961,00	Комитет городского хозяйства Мэрии города Грозного
4.	Освещение автомобильных дорог	2020	10849609,00	Комитет городского хозяйства Мэрии города Грозного
5.	Освещение автомобильных дорог	2021	11349609,00	Комитет городского хозяйства Мэрии города Грозного
Ремонт автомобильных дорог				
6.	Ремонт автомобильных дорог	2017	14000000,00	Комитет городского хозяйства Мэрии города Грозного
7.	Ремонт автомобильных дорог	2018	16000000,00	Комитет городского хозяйства Мэрии города Грозного
8.	Ремонт автомобильных дорог	2019	18000000,00	Комитет городского хозяйства Мэрии города Грозного
9.	Ремонт автомобильных дорог	2020	20000000,00	Комитет городского хозяйства Мэрии города Грозного
10.	Ремонт автомобильных дорог	2021	24000000,00	Комитет городского хозяйства Мэрии города Грозного
Проведение ямочного (текущего) ремонта автомобильных дорог				
11.	Проведение ямочного (текущего) ремонта автомобильных дорог	2017	84000315,00	Комитет городского хозяйства Мэрии города Грозного
12.	Проведение ямочного (текущего) ремонта	2018	88200331,00	Комитет городского хозяйства

	автомобильных дорог			Мэрии города Грозного
13.	Проведение ямочного (текущего) ремонта автомобильных дорог	2019	92610347,00	Комитет городского хозяйства Мэрии города Грозного
14.	Проведение ямочного (текущего) ремонта автомобильных дорог	2020	97240865,00	Комитет городского хозяйства Мэрии города Грозного
15.	Проведение ямочного (текущего) ремонта автомобильных дорог	2021	99140850,00	Комитет городского хозяйства Мэрии города Грозного



Утверждено

Постановление Мэрии города Грозного

№ 175 от «30» Декаб 2016 года

МУНИЦИПАЛЬНАЯ ПРОГРАММА

«Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Грозного
на 2017 – 2021 годы»

ПАСПОРТ

Муниципальной программы комплексного развитие транспортной
инфраструктуры города Грозный на 2017 – 2021 годы.

Наименование программы	Муниципальная программа «Комплексного развитие транспортной инфраструктуры города Грозный на 2017 – 2021 годы» (далее – Программа)
Основания для разработки программы	- Градостроительный кодекс Российской Федерации № 190-ФЗ от 29 декабря 2004 года. - Федеральный закон от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; - Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
Координатор	Заместитель Мэра города Грозного – Хучиев Аслан Ахмедович
Разработчик программы	Департамент торговли и инвестиционной политики Мэрии города Грозного
Исполнители программы	Комитет городского хозяйства Мэрии города Грозного
Соисполнители	-
Цель программы	Создание транспортной инфраструктуры, обеспечивающей безопасность участников дорожного движения, доступность ее объектов для всех категорий граждан, качество и эффективность транспортного обслуживания населения на территории города Грозного.
Задачи программы	1. Развитие автомобильно-дорожной инфраструктуры, сохранение и совершенствование существующей сети автомобильных дорог в городе Грозный. 2. Обеспечение безопасности дорожного движения и функционирования дорожно- транспортной инфраструктуры. 3. Совершенствование организации дорожного движения в городе Грозный.
Сроки реализации программы	2017 – 2021 годы.
Объемы и источники финансирования	Источники финансирования: - средства местного бюджета: 2017 г. – 107372615,00 тыс. руб. 2018 г. – 114041246,00 тыс. руб. 2019 г. – 120943308,00 тыс. руб. 2020 г. – 128090474,00 тыс. руб. 2021 г. – 134490459,00 тыс. руб. Ресурсное обеспечение подпрограммы за счет средств бюджета города Грозного подлежит уточнению в рамках бюджетного

	цикла
Мероприятия программы	- разработка проектно-сметной документации; - проведение работ, направленных на повышение безопасности дорожного движения; - мероприятия по организации дорожного движения; - ремонт, содержание автомобильных дорог.
Ожидаемые конечные результаты, оценка планируемой эффективности	В результате реализации подпрограммы ожидается улучшение качества покрытия городских автомобильных дорог и повышение пропускной способности города Грозного. Для количественной оценки результатов реализации подпрограммы предусмотрена система целевых показателей (индикаторов) и их значений по годам реализации муниципальной программы.

1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДСКОГО ОКРУГА – ГОРОД ГРОЗНЫЙ

Одним из основополагающих условий развития города является комплексное развитие систем жизнеобеспечения муниципального образования города Грозного. Этапом, предшествующим разработке основных мероприятий Программы является проведение анализа и оценка социально-экономического и территориального развития города Грозного.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры направлена на обеспечение надежного и устойчивого обслуживания участников дорожного движения, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры.

Город Грозный находится в своеобразной котловине Чеченской равнины, образованной невысокими горными хребтами, окружающими его: на западе, юго-западе Сунженским хребтом; севере, северо-востоке Терским, Грозненским и Брагунским хребтами; юге, юго-востоке Новогрозненским хребтом (Алдынская возвышенность).

Расстояние от Грозного (по прямой) составляет:

- 1) до Москвы – 2200км;
- 2) до Черного моря – 450км;
- 3) до Каспийского моря – 126км.

Координаты г. Грозного: $43^{\circ} 20'$ с.ш.; $44^{\circ} 37'$ в.д. Город Грозный расположен на высоте 126 м. над уровнем мирового океана. Положение города на юге умеренного климатического пояса определило его среднегодовую температуру воздуха $10,4^{\circ} \text{C}$, среднегодовое количество осадков 450 мм -600мм, в год. Максимальная температура зимой -41°C , летом $+45^{\circ} \text{C}$. Климат континентальный, зима мягкая, средняя t в январе -4°C , лето жаркое, средняя t июля $-22-24^{\circ} \text{C}$.

Общая площадь земель муниципального образования – 113920 га.

Общая протяженность дорог местного значения – 981 501 м из них:

1. асфальта – бетонные – 499 576 м;
2. гравийные – 334 700 м;
3. грунтовые – 147 225 м.

Городская черта, совпадающая с границами муниципального образования - городской округ город Грозный, непосредственно окаймляет жилые районы, промышленные зоны и зеленые массивы. Интенсивная застройка территорий внутри городской черты имеет существенные ограничения ввиду неблагоприятных или ограниченно благоприятных инженерно-строительных условий.

Градостроительная деятельность в городе осуществляется на основе следующих основных принципов градостроительной организации:

- градостроительное формирование в пределах действующей городской черты за счет рационального использования городских территорий, во взаимосвязи с пригородными территориями и населенными пунктами. Для дальнейшего перспективного развития города предусмотрены резервные

площадки, что впоследствии может потребовать изменения границ городских земель;

- сбалансированное планировочное развитие функциональных зон города
- жилых, общественно-деловых, производственных, рекреационных и других в составе всех административных районов;
- сохранение исторической среды города, проведение научной реставрации объектов культурного и природного наследия;
- проведение комплекса мероприятий по охране окружающей среды и улучшению экологической ситуации на территории города;
- проведение приоритетных мероприятий по развитию транспортного комплекса города и модернизации инженерных систем;
- реконструкция и модернизация всех функциональных зон города в широком смысле
- комплексное благоустройство существующих жилых микрорайонов и кварталов, общественных центров;
- комплексное освоение районов нового жилищного строительства; реорганизация производственных территорий с целью их эффективного использования и снижения вредного воздействия на окружающую среду; благоустройство парковых и лесопарковых зон, новое зеленое строительство.

Существующая пропускная способность основных транспортных магистралей города ограничена. Отрицательно влияет на общую обстановку и точечная застройка центра города, усугубляющая ситуацию с загруженностью существующих транспортных магистралей. Вышеперечисленные факторы способствуют формированию "пробок" на основных транспортных магистралях города. Пропорционально темпам прироста количества автомобилей будет постоянно увеличиваться время простоя в транспортных заторах. Назрела острая необходимость принятия планировочных и конструктивных решений по разгрузке магистральной сети, необходимо принимать неотложные меры по качественному изменению состояния сети автомобильных дорог общего пользования местного значения, чтобы обеспечить ее ускоренное развитие в соответствии с потребностями экономики, населения и государства.

Пропускная способность улично-дорожной сети города рассчитана исходя из 60 автомобилей на 1000 жителей города. Поэтому именно этот вид транспорта и в большей степени его резко возросшее в последнее время количество определяют скорость движения всего потока в пиковое время. Количество легковых автомобилей на улично- дорожной сети (УДС) города в утренние часы пик составляет 31 тыс. автомобилей в час, грузовых - 1,46 тыс. автомобилей в час. При этом дорожная инфраструктура города практически не меняется. В городе нет достаточного количества парковок для автомобильного транспорта. Особенно остро стоит проблема парковок в центральной части. Неправильно припаркованные автомобили создают помехи для движения транспорта, в том числе и транспорта общего пользования. Автомобильный транспорт, как правило, паркуется на примыкающей к тротуару полосе движения транспорта либо на зеленых зонах. В настоящее время рассматривается вопрос о создании платного парковочного пространства в центральной части города.

Наибольший объем перевозок в утренние часы пик приходится на привлеченные автобусы, осуществляющие регулярные перевозки пассажиров в режиме маршрутного такси. Наибольшая нагрузка в эти же часы приходится на остановочные пункты транспорта общего пользования. На сегодняшний день уровень покрытия территории города маршрутной сетью, характеризующий соотношение протяженности внутригородской маршрутной сети автотранспорта и протяженности улично-дорожной сети города, не превышает 1,0 (оптимальной считается величина этого показателя свыше 2,0). Насыщенность улично-дорожной сети маршрутами пассажирского транспорта неравномерна, с выраженными центрами концентрации, сформированными спросом на передвижение, и с учетом планировочных особенностей города.

Транспортные маршруты города Грозного обслуживают:

- ГУП «Чечавтотранс» (выпускает на линию 72 автобуса средней вместимости марки ПАЗ);
- ООО «Гроз-Авто» (выпускает на линию 209 единиц микроавтобусов малой вместимости);
- ООО «Микроавто» (выпускает на линию 66 единиц микроавтобусов малой вместимости);
- ООО ПКФ «Сталкер-С» (выпускает на линию 136 единиц микроавтобусов малой вместимости).

1. Маршрут №1 (ТЦ-Беркат - пос. Черноречье)
2. Маршрут №2 (ТЦ -Беркат - пос. Калинина)
3. Маршрут №3 (ТЦ-Беркат - пос. Черноречье)
4. Маршрут №4 (ТЦ-Беркат - 36 участок)
5. Маршрут №4А (36 участок - ул.Таманская)
6. Маршрут №4Э (ТЦ-Беркат-Элеватор)
7. Маршрут №5А (ТЦ-Беркат-Совхоз № 3)
8. Маршрут №6 (3-корп. ЧГУ-ТЦ-Беркат)
9. Маршрут №7 (Стоматологическая п-ка-Автовокзал)
10. Маршрут №9 (ТЦ-Беркат-ул.Дальняя)
11. Маршрут №10 (ТЦ-Беркат-Андреевская долина)
12. Маршрут №11 (ТЦ-Беркат- Магазин Втормет)
13. Маршрут №12 (ТЦ-Беркат-49-я школа)
14. Маршрут №13 (ТЦ-Беркат-20-й участок)
15. Маршрут №14 (ТЦ-Беркат-Окружной)
16. Маршрут №15 (ТЦ-Беркат-п. Ханкала)
17. Маршрут №16 (ТЦ-Беркат-Тарная база)
18. Маршрут №18 (ТЦ-Беркат-20-й участок)
19. Маршрут №19 (ж/д Вокзал-РТС)
20. Маршрут №20 (ТЦ-Беркат-Ленинский городок)
21. Маршрут №22 (ост. Таманская-ул. Мраморная)
22. Маршрут №25 (ТЦ-Беркат-56-й участок)
23. Маршрут №27 (ТЦ-Беркат-п. Мичурина)
24. Маршрут №28 (6ой микрорайон - ТЦ-Баркат)
25. Маршрут №29 (ТЦ Лента - ж/д Вокзал)
26. Маршрут №29 А (6-ой микрорайон - ТЦ-Беркат)
27. Маршрут №30 (ж/д Вокзал-пос. Родина)
28. Маршрут №31 А (ТЦ-Беркат-Консервный завод-ул. Люксембург)

29. Маршрут №31 Б (ТЦ-Беркат-Консервный завод-ул. Люксембург)
30. Маршрут №32 (ТЦ-Беркат-п. Турбина)
31. Маршрут №33 (ТЦ-Беркат-пос. Кирова)
32. Маршрут №35 (ТЦ-Беркат-Черноречье)
33. Маршрут №41 (ТЦ-Беркат-с. Старая-Сунжа)
34. Маршрут №44 (ТЦ-Беркат-сов.-Алхан-Чурт)
35. Маршрут №39 (пр. Кирова-ТЦ-Беркат)
36. Маршрут №50 (АВ «Западный»-Аэропорт)
37. Маршрут №55 (Автовокзал-Алтайская)
38. Маршрут №77 (Автовокзал-Алтайская)
39. Маршрут №103 (Грозный-п. 60 лет октября)
40. Маршрут №108 (Аэропорт-ж/д Вокзал)
41. Маршрут №102 (с. Октябрьское-ТЦ-Беркат)
42. Маршрут №6 А (ТЦ Беркат-9 участок)
43. Маршрут №6 Б (ТЦ «Беркат» - пос. Возрождения)

Строительство транспортных пересечений и пешеходных переходов в разных уровнях, исключение доступа пешеходов на скоростные городские автомагистрали, устройство пешеходных и велосипедных дорожек вдоль автомобильных дорог, проходящих через город. Размещение пешеходных и велосипедных дорожек в границах полосы отвода автомобильной дороги должно осуществляться в соответствии с документацией по планировке территории. В настоящее время при проектировании реконструкции участков улично-дорожной сети в обязательном порядке учитывается строительство пешеходных и велосипедных дорожек. Тем не менее, дефицит бюджетных средств не позволяет выполнять работы по реконструкции автодорог в необходимом объеме, поэтому в настоящее время ремонт тротуаров и пешеходных дорожек осуществляется, в основном, при ремонте дорог общего пользования, а также при выполнении мероприятий по обеспечению доступной среды. Велосипедные дорожки проектируются отдельно в специальных зонах отдыха и спорта.

Анализ уровня безопасности дорожного движения показывает, что одной из причин совершения ДТП остается отсутствие необходимого количества дорожных знаков и разметки, недостаточное искусственное освещение, недостаточная видимость дорожных знаков и светофоров, отсутствие пешеходных ограждений на наиболее опасных участках дорог.

Информация о дорожно-транспортных происшествиях произошедших на территории города Грозного представлена в таблице 1.

Таблица 1.

2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
155 шт.	193 шт.	132 шт.	152 шт.

При реализации мероприятий по организации дорожного движения особая роль принадлежит внедрению технических средств: дорожных знаков и дорожной разметки, средств светофорного регулирования, дорожных ограждений и направляющих устройств. В последние годы особое внимание уделяется внедрению эффективных автоматизированных систем управления дорожным движением в масштабах целого города.

Существующие методы и технологии позволяют осуществлять управление движением с помощью средств светофорной сигнализации и информирования участников движения. Эффективное управление дорожным движением должно обеспечивать равномерную загрузку транспортной сети на грани ее пропускной способности, не допуская перегрузки уязвимых зон, а также прогнозировать развитие транспортной обстановки, иметь возможность изменять интенсивность потоков в местах, не имеющих стратегического значения.

1.2. Прогноз развития транспортной инфраструктуры

Развитие транспортной инфраструктуры города определено Генпланом и действующими государственными и муниципальными программами. В результате реализации запланированных мероприятий повысится доступность для инвалидов остановочных пунктов общественного транспорта и других объектов транспортной инфраструктуры. Увеличится количество обустроенных в соответствии с требованиями безопасности дорожного движения пешеходных переходов и тротуаров, улично-дорожная сеть города будет полностью обеспечена уличным освещением. Имеющиеся в городе автовокзалы и железнодорожные вокзалы соответствуют действующим требованиям и потребностям жителей города в транспортном обслуживании. По мере необходимости будет осуществляться их модернизация за счет средств собственников.

Основными перспективными направлениями совершенствования транспортной системы города, предусмотренными Генпланом, в условиях интенсивной автомобилизации населения города являются:

- создание полноценных широтных магистральных направлений на севере и юге, дублирующих основные направления, с целью обеспечения транспортных связей районов города в обход центра, уменьшения транспортных потоков в центральной части города, вывода автотранспорта из исторического центра;
- строительство дублирующих магистралей и транспортных развязок в разных уровнях, реконструкция существующих магистралей для увеличения пропускной способности наиболее нагруженных участков магистральной сети;
- создание магистральной сети на вновь осваиваемых городских территориях, органически связанной с существующей сетью;
- расширение транспортных связей отдельных территорий с местами приложения труда, центрами социальной активности;
- выделение системы магистралей для пропуска основных потоков грузового транспорта, в основном вне селитебных территорий.

Предусмотренная Генпланом трассировка магистральных улиц общегородского значения соответствует направлениям основных пассажиропотоков.

Предусмотренное Генпланом перспективное развитие магистральной улично-дорожной сети с дублирующими связями как широтного, так и меридионального направлений, дополнительными выходами на внешние автодороги обеспечит надежность транспортных связей между городскими районами, снимет значительную часть нагрузки с существующей магистральной

сети. Перспективное развитие дорожной сети города отвечает требованиям безопасности дорожного движения и роста интенсивности движения транспортных средств. В существующих условиях ограниченности финансовых ресурсов, направляемых на дорожное хозяйство города, для увеличения пропускной способности дорог на первый план выходит выполнение работ по капитальному ремонту и реконструкции участков улично- дорожной сети, с устройством дополнительных полос движения, в первую очередь на участках, примыкающих к перекресткам, а также по строительству дополнительных заездных карманов для размещения парковочных мест для автотранспорта.

1.3. Демографическое развитие муниципального образования

Показатели демографического развития города являются ключевым инструментом оценки развития муниципального образования, как среды жизнедеятельности человека. Согласно статистическим показателям и сделанным на их основе оценкам, динамика демографического развития города Грозного характеризуется следующими показателями:

Наименование показателя	Факт			
	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Численность населения поселения, человек	277414	280263	283659	287410

Для достижения целей Программы принимается условие, при котором численность жителей и хозяйствующих субъектов имеет тенденцию роста.

Сопряженный анализ территориальных ресурсов города и необходимых в течение двадцатилетнего периода территорий для всех видов строительства показал, что в этот период город может развиваться в пределах нынешних городских земель, как за счет реконструкции городских территорий, так и за счет освоения новых площадок. Градостроительная деятельность осуществляется в соответствии с Генпланом. Она основывается на функциональном зонировании территории, которое устанавливает рамочные условия использования городской территории, обязательные для всех участников градостроительной деятельности, в части функциональной принадлежности, плотности и характера застройки, ландшафтной организации территории. При зонировании учтены историко-культурная и планировочная специфики города, сложившиеся особенности использования городских земель, требования охраны объектов культурного наследия.

При зонировании территории будут продолжаться использоваться принципы экологического приоритета принимаемых решений:

- размещение нового жилищного строительства и объектов социальной инфраструктуры на экологически безопасных территориях, вне санитарно-защитных зон и других планировочных ограничений;
- развитие системы городских зеленых насаждений и рекреационных территорий;

- разработка мероприятий по снижению негативного экологического воздействия источников загрязнения окружающей среды.

Для государственных и муниципальных нужд Генпланом предусмотрено резервирование территорий для:

- развития улично-дорожной сети и размещения крупных объектов транспортной инфраструктуры общегородского значения (депо, автовокзалы);
- объектов инженерной инфраструктуры;
- нужд ГО и ЧС;
- жилищного строительства;
- зеленых насаждений общего пользования.

Учитывая тенденции роста парка легковых автомобилей, возможно снижение уровня перевозок пассажиров транспортом общего пользования. Однако ряд мероприятий, проводимых в городе, в части организации платного парковочного пространства, оптимизации сети маршрутов транспорта общего пользования будет способствовать привлечению пассажиров в транспорт общего пользования и отказу граждан от поездок в центр города на личном автомобильном транспорте. Избыточная концентрация рабочих мест в центре города приводит к ежедневным утренним транспортным потокам из граничных районов города к его центру и обратно в вечернее время.

При ухудшении положения на рынке труда люди начинают меньше обращать внимание на удаленность рабочего места, а руководствуются, прежде всего, надежностью найденной работы. В связи с вышеизложенным предполагается, что не произойдет значительных изменений в направлениях движения пассажирских транспортных потоков и транспортного спроса населения. Планируется проведение работ по оптимизации маршрутов грузового транспорта.

Оптимизация маршрутов движения грузового автотранспорта в городе позволит снизить разрушение дорог центральной части города, снизить уровень дорожно-транспортных происшествий, уменьшить заторы, а также снизить степень шумового воздействия на организм человека и улучшить экологическую обстановку во всем городе.

В настоящее время в городе планируется проведение исследовательской работы по изучению параметров дорожного движения и работы технических средств организации дорожного движения. По результатам проделанной работы будут даны предложения по модернизации системы управления движением города путем внедрения интеллектуальных транспортных систем, которые можно будет впоследствии использовать при разработке перспективных программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, исходя из бюджетного финансирования. Обеспечение быстрого и безопасного движения требует применения и комплекса мероприятий архитектурно-планировочного и организационного характера. К числу архитектурно-планировочных мероприятий относится строительство новых и реконструкция существующих улиц, к организационным - введение одностороннего движения и кругового движения на перекрестках, устройство пешеходных переходов и пешеходных зон, автомобильных стоянок, остановок общественного транспорта. В то время как реализация мероприятий архитектурно-планировочного характера требует,

помимо значительных капиталовложений, довольно большого периода времени, организационные мероприятия способны привести к сравнительно быстрому эффекту. В существующих условиях ограниченности финансовых ресурсов, направляемых на дорожное хозяйство города, целесообразно осуществлять мероприятия по повышению безопасности движения на наиболее опасных участках, ликвидируя очаги концентрации дорожно-транспортных происшествий на дорожной сети города, и проводить организационные мероприятия для решения транспортной проблемы. Это позволит уменьшить социальную остроту проблемы безопасности дорожного движения в городе.

2. ЦЕЛЬ, ОСНОВНЫЕ ЗАДАЧИ, СРОКИ И ЭТАПЫ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ

2.1. Цели Программы

Основной целью Программы является создание транспортной инфраструктуры, обеспечивающей безопасность участников дорожного движения, доступность ее объектов для всех категорий граждан, качество и эффективность транспортного обслуживания населения на территории города Грозного.

В рамках данной Программы должны быть созданы условия, обеспечивающие привлечение средств федерального бюджета внебюджетных источников для модернизации объектов транспортной инфраструктуры.

2.2. Основные задачи Программы

1. Развитие автомобильно-дорожной инфраструктуры, сохранение и совершенствование существующей сети автомобильных дорог в городе Грозный.
2. Обеспечение безопасности дорожного движения и функционирования дорожно-транспортной инфраструктуры.
3. Совершенствование организации дорожного движения в городе Грозный.

Бюджетные средства, направляемые на реализацию программы, должны быть предназначены для реализации проектов модернизации объектов транспортной инфраструктуры, связанных с ремонтом, реконструкцией существующих объектов, а также со строительством новых объектов.

2.3. Сроки и этапы реализации программы

Срок действия программы 2017 – 2021 годы. Реализация программы будет осуществляться весь период.

3. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ СИСТЕМЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ЦЕЛЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ

3.1. Общие положения

Основными факторами, определяющими направления разработки Программы, являются:

- тенденции социально-экономического развития города, характеризующиеся незначительным повышением численности населения, развитием рынка жилья, сфер обслуживания и промышленности;

- состояние существующей системы транспортной инфраструктуры.

Мероприятия разрабатывались исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры.

Разработанные программные мероприятия систематизированы по степени их актуальности.

Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации.

Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий.

Перечень программных мероприятий приведен в приложении № 1 к Программе.

3.2. Механизм реализации Программы и контроль за ходом ее выполнения

Реализация Программы осуществляется Мэрией города Грозного.

Для решения задач Программы предполагается использовать средства местного бюджета.

В рамках реализации данной Программы в соответствии со стратегическими приоритетами развития муниципального образования города Грозного, генеральным планом, основными направлениями сохранения и развития инженерной инфраструктуры будет осуществляться мониторинг проведенных мероприятий и на основе этого осуществляться корректировка мероприятий Программы.

Исполнителем Программы является Комитет городского хозяйства Мэрии города Грозного.

Контроль за реализацией Программы осуществляет Мэрия города Грозного. Изменения в Программе и сроки ее реализации, а также объемы финансирования из местного бюджета могут быть пересмотрены Мэрией города Грозного по ее инициативе или по предложению организаций в части изменения сроков реализации и мероприятий Программы.

Финансирование мероприятий по содержанию и развитию транспортной инфраструктуры осуществляется за счет средств бюджета города, субсидий в форме межбюджетных трансфертов, предоставляемых бюджету города из федерального и регионального бюджетов. Объем финансирования

вышеуказанных мероприятий недостаточен и определяется ограниченными возможностями бюджета города. Принятие на федеральном и региональном уровне нормативных правовых актов, предусматривающих предоставление бюджету города субсидий в форме межбюджетных трансфертов, позволяет привлечь дополнительные средства на выполнение мероприятий по содержанию и развитию транспортной инфраструктуры города

3.3. Риски и меры по управлению рисками

1) Финансовые риски

Финансовые риски связаны с ограниченностью бюджетных ресурсов на цели реализации подпрограммы, а также с возможностью нецелевого и (или) неэффективного использования бюджетных средств в ходе реализации мероприятий подпрограммы. Для управления риском: требуемые объемы бюджетного финансирования обосновываются в рамках бюджетного цикла.

2) Правовые риски

Реализация отдельных мероприятий подпрограммы зависит от правовых актов, принимаемых на федеральном и республиканском уровнях. Для контроля ситуации будет осуществляться мониторинг разрабатываемых правовых актов на федеральном и республиканском уровнях, по возможности - участие в обсуждении проектов правовых актов.

3) Кадровые риски

Связаны с недостаточной квалификацией сотрудников для внедрения новых форм и методов работы. Для минимизации рисков будет проводиться подготовка и переподготовка кадров. Для привлечения в отрасль квалифицированных специалистов предусмотрены меры созданию материальных стимулов в зависимости от результатов профессиональной служебной деятельности.

3.4. Конечные результаты и оценка эффективности

Основные целевые индикаторы реализации мероприятий Программы:

- содержание дорог в требуемом техническом состоянии;
- обеспечение безопасности дорожного движения.

Для количественной оценки результатов реализации подпрограммы предусмотрена система целевых показателей (индикаторов) и их значений по годам реализации муниципальной программы.

Методика оценки эффективности подпрограммы представляет собой алгоритм оценки фактической эффективности в процессе и по итогам реализации подпрограммы и основана на оценке результативности подпрограммы с учетом объема ресурсов, направленных на ее реализацию.

В рамках методики оценки эффективности подпрограммы предусмотрен алгоритм установленных пороговых значений целевых показателей (индикаторов) подпрограммы. Превышение (не достижение) таких пороговых значений свидетельствует об эффективной (неэффективной) реализации подпрограммы.

Методика оценки эффективности подпрограммы предусматривает возможность проведения оценки эффективности подпрограммы течение ее реализации не реже чем один раз в год.

Значения целевых показателей (индикаторов) установлены в соответствии с плановыми значениями основных мероприятий подпрограммы.

Оценка эффективности реализации подпрограммы проводится на основе годового отчета о реализации муниципальной программы в соответствии с Методикой, содержащейся в приложении 4 к Порядку разработки, реализации и оценки эффективности муниципальных программ, утвержденного постановлением Мэрии года Грозного от 22.09.2015 г. № 89.