



Администрация  
«ГОРОДСКОЙ ОКРУГ г. МАЛГОБЕК»  
«МАГИАЛБИКА ГИАЛИЙ АДМИНИСТРАЦИ»

ул. Базоркина, 47, г. Малгобек, 386302, тел. 8(8734) 62-37-97; факс: 8(8734) 62-46-61; [malgobek07@mail.ru](mailto:malgobek07@mail.ru)

от 12.02 2018 г.

№ 38

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

Об утверждении муниципальной программы «Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры» МО «Городской округ город Малгобек» до 2030 г.

В соответствии с постановлением Администрации МО «Городской округ г. Малгобек» от 24.03.2010 года № "Об утверждении Положения "О Порядке разработки, утверждения и реализации долгосрочных муниципальных целевых программ" и Методических рекомендаций, руководствуясь Положением об Администрации МО «Городской округ г. Малгобек».

**ПОСТАНОВЛЯЮ:**

1. Утвердить прилагаемую муниципальную программу Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры на территории МО «Городской округ г. Малгобек» до 2030 года.
2. Настоящее постановление вступает в силу с момента его подписания и подлежит официальному опубликованию в газете «Вести Малгобека» и размещению на официальном сайте администрации МО «Городской округ г. Малгобек» в сети интернет.
3. Контроль за исполнением настоящего постановления оставляю за собой.

Глава МО  
«Городской округ город Малгобек»

Ш.С.Мамилов

Приложение  
к постановлению администрации МО Городской Совет  
Муниципального образования  
«Городской округ город Малгобек»  
от 12.02.2018 № 38

ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ  
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«ГОРОДСКОЙ ОКРУГ ГОРОД МАЛГОБЕК» ДО 2030 ГОДА

I. Паспорт программы комплексного развития транспортной  
инфраструктуры МО «Городской округ город Малгобек» до 2030 года

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры МО «Городской округ город Малгобек» до 2030 года (далее - Программа)
Основание для разработки Программы	Федеральный закон от 29.12.2014 № 456-ФЗ «О внесении изменений в градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»
Заказчик Программы	Администрация МО «Городской округ город Малгобек»
Разработчик Программы	Отдел архитектуры и градостроительства, отдел производственных отраслей Администрации МО «Городской округ город Малгобек»
Цель (цели) программы	Развитие автомобильно-дорожной инфраструктуры, сохранение и совершенствование существующей сети автомобильных дорог города Малгобек, доведение ее технического состояния до уровня, соответствующего нормативным требованиям
Задачи Программы	Проектирование, строительство и реконструкция автомобильных дорог местного значения
Целевые показатели (индикаторы) Программы	Увеличение протяженности построенных и реконструированных автомобильных дорог города Малгобек
Сроки и этапы реализации Программы	Программа реализуется с 2018 по 2030 год в 2 этапа. 1 этап с 2018 по 2022 годы. 2 этап с 2023 по 2030 годы.
Основные мероприятия Программы	Проведение работ, направленных на улучшение состояния улично-дорожной сети городского округа Сызрань
Объемы и источники финансирования Программы	Общий объем финансирования Программы составляет 4 376 036,0 тыс. руб., в том числе по годам реализации: 2018 год – 14911,4 тыс. руб., 2019 год – 15675,3 тыс. руб., 2020 год – 15675,3 тыс. руб., 2021 год – 15675,3 тыс. руб., 2022 год – 15675,3 тыс. руб., 2023-2030 годы – 4298423,4 тыс. руб.

Из них по источникам финансирования:

Средства бюджета города Малгобек:

Всего – 203015,0 тыс. руб.

2018 год – 14911,4 тыс. руб.,

2019 год – 15675,3 тыс. руб.,

2020 год – 15675,3 тыс. руб.,

2021 год – 15675,3 тыс. руб.,

2022 год – 15675,3 тыс. руб.,

2023-2030 годы – 125402,4 тыс. руб.

Средства бюджета Республики Ингушетия:

Всего – 4173021,0 тыс. руб., в том числе по годам:

2018 год – 0

2019 год – 0

2020 год – 0

2021 год – 0

2022 год – 0

2023-2030 годы – 4173021,0 тыс. руб.

II. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры МО «Городской округ город Малгобек»

1. Анализ положения города Малгобек в структуре пространственной организации Республики Ингушетия

Малгобек – город в Республике Ингушетия Российской Федерации. Административный центр Малгобекского района, в состав которого не входит. Образует городской округ город Малгобек. Город расположен на южном склоне Терского хребта в Алханчулукской долине, в 40 км (по прямой) от Магаса, является одним из главных промышленных центров в Республике Ингушетия, имеет неофициальный статус «города нефтяников». Население занято в промышленности. Ближайшие населённые пункты: на юге – село Сагопши (фактически смыкается с Малгобеком) и село Пседах, на юго-западе – село Инарки, на северо-западе – село Нижний Курп (Кабардино-Балкария), на севере, уже за Терским хребтом – село Вежари, на северо-востоке, на гребне и склонах хребта – сёла Малый Малгобек и Предгорное (Северная Осетия), станица Вознесенская, на востоке – село Южное, на юго-востоке – сёла Зязиков-Юрт, Нижние Ачалуки, Новый Редант. Сельское поселение Вежари несмотря на территориальную близость к административному центру не имеет с ним устойчивой транспортной связи.

По экономико-географическому положению населенные пункты района имеют различное положение в зоне 15-30-60 минутной доступности относительно административного и республиканского центров. Все населенные пункты района расположены в радиусе повседневных и периодических культурно-бытовых связей.

Общая площадь территории составляет 9594,8 га, численность постоянного населения по состоянию на 01.01.2017 составляет 36,5 тыс. человек. Данные социально-демографической статистики представлены в таблице 1.

Таблица 1 – Данные социально-демографической статистики

Наименование показателей	Текущее состояние, 2017 г.	Прогноз, 2023 г.	Прогноз, 2025 г.
Численность постоянного населения, тыс. чел.	36,500	56,596	60,172
Население в трудоспособном возрасте, тыс. чел.	21,157	32,480	34,899
Младше трудоспособного возраста, тыс. чел.	11,238	16,978	18,052
Старше трудоспособного возраста, тыс. чел.	4,105	6,225	6,619
Количество рабочих мест, тыс. раб мест.	5,900	-	-
Сальдо маятниковой миграции, %	0,5	-	-

Основу экономики города во многом определяет развитие нефтепромышленного комплекса и малое предпринимательство. Наряду с ними свою деятельность в городе осуществляют предприятия жилищно-коммунального хозяйства, торговли, общественного питания и сферы бытовых услуг, оказывая немаловажное влияние на экономику города. На территории г. Малгобек зарегистрировано более 700 субъектов малого и среднего предпринимательства. Численность занятых по городу в производственной и непроизводственной сферах составляет более 5000 человек. Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования – 193,052 км. Из них:

– 54,405 км с асфальтовым покрытием;

–48,330 км с гравийным покрытием; –  
82,792 км грунтовые.

Федеральные автомобильные дороги по территории города не проходят (Рисунок 1).  
Протяженность региональных автодорог – 13,6 км (улицы Османова, Физкультурная,  
Восточная, Промышленная, Нурадилова).

Протяженность местных автодорог 179,452 км.

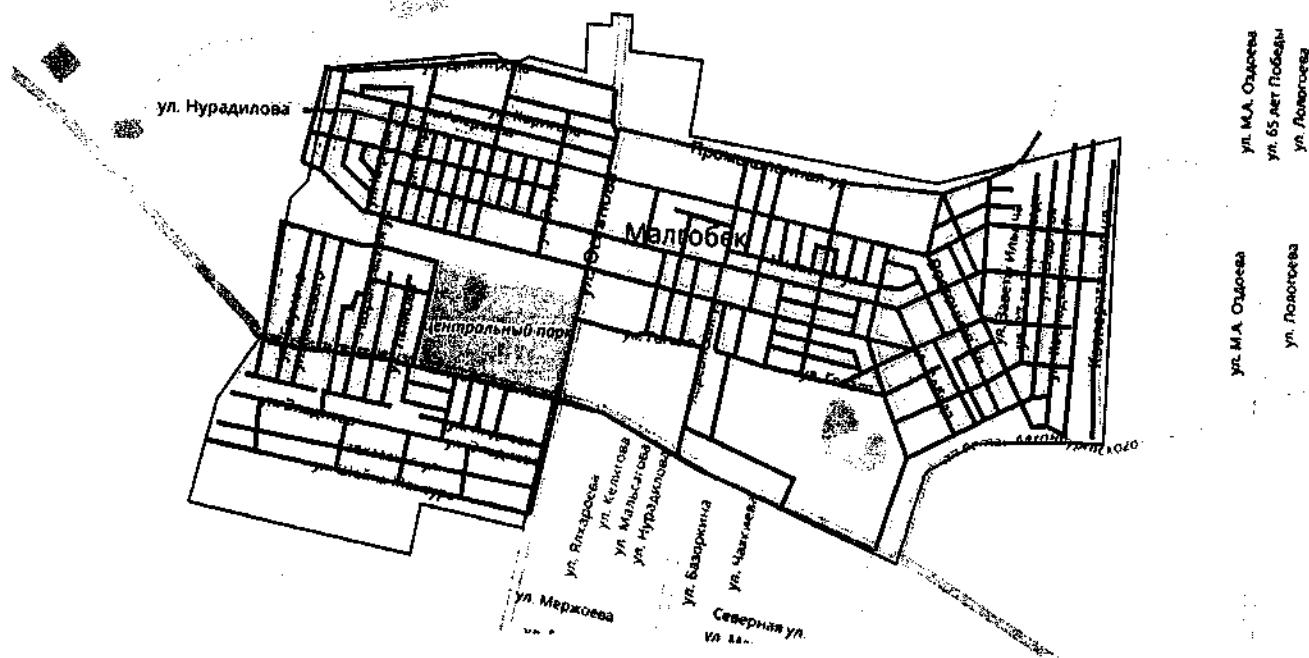
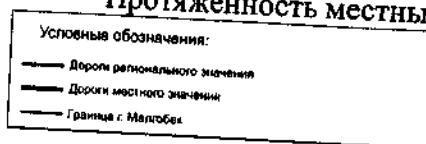


Рисунок 1 – Схема УДС г. Малгобек

Протяженность магистральных улиц – 10,7 км.

Плотность сети магистралей, определённая как соотношение длины магистралей и застроенной части города составляет  $3,16 \text{ км/км}^2$ , что выше рекомендуемых показателей. Обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями – 120 автомобилей на 1000 жителей. В настоящее время все основное движение как транзитное, так и внутригородское сосредоточено на участках пересекающих город региональных автодорог. При этом и в поперечном, и в продольном направлениях количество связей явно недостаточно. Это обусловлено рядом причин исторического характера, благодаря которым существующий транспортный каркас города недостаточно развит. Трудовые миграции населения обусловлены специфическими особенностями, такими как периферийное и отдаленное положение по отношению к наиболее развитым индустриальным базам, транспортным узлам и научно-исследовательским центрам Республики Ингушетия. Характер передвижений жителей города исторически был сбалансирован в пределах отдельных частей города, жилые поселки находились в непосредственной близости от нефтеразработок. Основные места приложения труда – промпредприятия – находились в пределах пешеходной доступности от мест проживания, в отдалённые территории нефтедобычи людей доставляли вахтенными автобусами. В силу особенностей развития органов местного самоуправления в Республике Ингушетия, в настоящее время собственность Республики Ингушетия и органов местного самоуправления не разграничена и подавляющее большинство объектов социальной сферы находится в собственности Республики Ингушетия. С учетом вышеизложенного

планируемые объекты капитального строительства, заложенные в перечень мероприятий Программы развития социальной инфраструктуры и финансируемые в рамках региональных и федеральных программ в последующем могут быть переданы на муниципальный уровень. Необходимо создать условия для удовлетворения потребностей населения городского округа г. Малгобек в соответствии с социальными нормативами и республиканскими программами повышения уровня жизни и развития культуры, обеспечить всем жителям равноценные условия получения социальных благ и услуг.

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

Согласно Схеме территориального планирования Республики Ингушетия (далее – СТП РИ) для формирования и упрочения транспортного каркаса Республики планируется реконструкция и развитие транспортных маршрутов, в том числе:

– главный меридиональный транспортный ход по направлению Терек (КБР) - Малгобек - Ачалуки - Карабулак - Алхаст -Галашки с перспективой на расчётный срок развития до Джейраха и дублирующий его железнодорожный ход Котляревская -Галашки с возможностью в отдалённой перспективе увязки с проектом т.н. Кавказской перевальной дороги до Тбилиси;

– главный широтный транспортный ход Республики по существующей автодороге М-29 «Кавказ» с реконструкцией существующих участков под скоростное движение и обустройством мест прохождения автомагистрали через населённые пункты, параллельный ему железнодорожный ход по существующему главному пути железной дороги;

– второстепенный транспортный ход по направлению Малгобек - Горагорский для связи с Чеченской Республикой.

С реализацией указанных маршрутов транспортный каркас региона приобретает ярко выраженную линейную структуру, основанную на сочетании широтных и меридиональных направлений.

Ввиду значительного объёма капиталовложений в строительство дороги Назрань – Ачалуки – Малгобек – Терек (КБР), а также стратегического значения дороги, предлагается провести комплекс мероприятий по включению данной дороги в перечень автодорог федерального значения и передачи её на баланс федеральных органов.

Проектируемую автодорогу планируется сформировать из нескольких участков, используя преимущественно уже существующие автодороги.

До 2013г. планировалось реконструировать и передать на баланс федеральным структурам следующие участки существующих автодорог:

–г. Терек – граница КБР (от существующей федеральной трассы, проходящей через г. Терек далее на восток мимо с. Тамбовского, с. Инарки, общей протяжённостью реконструируемого участка 26 км, нового строительства в районе обхода с. Инарки 3 км.);

– по территории т.н. «Моздокского коридора» - 5 км реконструируемого участка;

– от границы Малгобекского района минуя г. Малгобек, до Ниж.Ачалуки, Ср.Ачалуки, до северо-восточной окраины с.Плиево с выходом на существующую автотрассу М-29 (общей протяжённостью реконструкции 50 км).

На этапе 2018гг. планируется построить новые участки автодороги, и, по мере ввода их в эксплуатацию, вновь перевести в состав автодорог регионального значения существующие участки:

– строительство новой автодороги от г. Малгобека на юго-восток по южному берегу западной ветви Алханчуртского канала с обходом с.Ниж.Ачалуки и выходом вдоль трассы канала на существующую автодорогу к селу Плиево (общая протяжённость нового строительства – 19км.);

– строительство обхода села Плиево и развязки в двух уровнях на примыкании новой автодороги к существующей дороге М-29 (общая длина 3 км).

Предлагаемая СТП РИ сеть дорог регионального значения позволит улучшить межрайонные внутриреспубликанские связи, связи районных центров с Назранью, обеспечит доступность территорий, повысит уровень транспортного обслуживания населения. Сеть основных дорог регионального значения максимально использует существующие участки, а также учитывает направления сложившейся сети дорог местного значения, выявляющей современные потребности населения в организации транспортных связей.

В проектную сеть основных региональных дорог включена автодорога Орджоникидзевская – Горагорский – Малгобек.

Для повышения качества перевозок пассажиров необходимо завершение строительства республиканского автовокзала в г. Назрани и строительство автостанций в г. Карабулак, г. Малгобек, г. Магас, ст. Орджоникидзевская, ст. Нестеровская, с. Плиево, с. Джейрах.

Для повышения качества перевозок пассажиров необходимо строительство автостанции в г. Малгобек.

Проектные предложения по организации безопасности дорожного движения предусматривают следующие мероприятия:

– проведение ремонтных работ на улично-дорожной сети в городах и населенных пунктах республики (объем и конкретные мероприятия необходимо уточнить в генеральных планах муниципальных образований);

– в ночное время организовать освещение улиц в городах и населенных пунктах республики (объем и конкретные мероприятия необходимо уточнить в генеральных планах муниципальных образований);

– проведение мероприятий по совершенствованию организации дорожного движения (разработка проектов по совершенствованию организации дорожного движения, установка, замена дорожных знаков, дорожных ограждений, дорожной разметки, установка светофоров).

– проведение анализа дорожно-транспортных происшествий, выявление мест их концентрации, мероприятия по ликвидации очагов аварийности.

– организация дорог для преимущественного движения грузового транспорта с целью минимизировать воздействие тяжёлых машин на дорожное покрытие в населённых пунктах.

Согласно СТП Малгобекского муниципального района по развитию транспортной инфраструктуры предусматривают реконструкцию следующих дорог:

– а/д Малгобек-Вознесенская - ликвидация грунтового разрыва 2,8 км, доведение до параметров III категории 15 км;

– Малгобек-Инарки - доведение до параметров III техн. категории 5,6 км;

– Малгобек-Сагопши - доведение до параметров III техн. категории 3,4

– Малгобек-36-й участок - ликвидация грунтового разрыва 9,6 км; – Малгобек-с. Вежарий

– ликвидация грунтового разрыва 8,0 км.

Согласно Генеральному плану городского округа города Малгобек основными приоритетами развития транспортного комплекса города должны стать:

на срок до 2018г.:

– дальнейшая интеграция в транспортный комплекс северной части республики;

– упорядочение улично-дорожной сети в отдельных районах, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;

– проектирование и строительство транспортных развязок в 1 уровне;

– пробивка новых магистралей;

– строительство на территории жилого района «Восточный», соответствующей улично-дорожной сети;

								III тех.кат.
Малгобек-36-й участок	1968	9,6	0	V	V	9,6		Ликвидация грунтового разрыва.
Малгобек-с.Вожарий	1964	8	0	V	V	8		Ликвидация грунтового разрыва.
Лермонтово Некрасово	1964	2,7	0	V	V	2,7		Ликвидация грунтового разрыва.

В основу построения магистральной улично-дорожной сети положена идея увеличения числа поперечных и продольных связей между существующими и планируемыми микрорайонами города, что позволит интенсифицировать внутригородские передвижения, связи между микрорайонами, создать основу для социальных коммуникаций. В значительной мере упорядочение транспортного каркаса будет способствовать сплочиванию города в единый организм, формированию общегородского центра, зон отдыха и т.п.

Наиболее крупные проекты в части реконструкции магистральной улично-дорожной сети г. Малгобек:

– Реконструкция и новое строительство автодорог и инженерных сооружений на следующих улицах: Осканова, Восточная, Нурадилова, Физкультурная, Промышленная и 2-х новых улиц в новых районах города в целях создания каркаса магистралей городского значения, и ул. Гарданова, Партизанская, Гоголя, Кабардинская, Назрановская, Панфилова, Херсонская, Гвардейская, Албогачиева, Кооперативная, Весенняя и 5-ть проектируемых улиц в новых районах города для магистралей районного значения в целях обеспечения связи между микрорайонами города и оптимизацией системы движения;

– Резервирование земельного участка для строительства пересечения в разных уровнях регулируемой магистрали общегородского значения в створе с ул. Осканова с проектируемым обходом г. Малгобек региональной (федеральной) автодорогой за расчетный срок;

– Реконструкция и благоустройство ул. Гоголя как главной пешеходно-транспортной улицы города.

Генеральным планом предусмотрено формирование пешеходно-транспортных улиц на основе главных городских улиц Осканова, Нурадилова, Гоголя и Продолжению ул. Промышленной в восточной части города. Необходимо провести мероприятия по благоустройству – мощению, строительству современных остановочных павильонов, освещению, что позволит притянуть сюда горожан и сформирует отдельную рекреационную зону.

Наиболее интенсивное пешеходное движение придётся на ул. Осканова, Нурадилова, Гоголя и проектируемую пешеходную зону вдоль Алханчуртского канала.

В период 2013-2018гг. по мере роста подвижности населения, нового жилищного и промышленного строительства, освоения промышленной зоны в городе, строительства новых магистралей возможна организация 2-3 дополнительных автобусных маршрутов или маршрутов маршрутных такси. Автостанцию планируется разместить в районе пересечения ул. Осканова и ул. Физкультурная для остановок транзитного междугороднего и международного транспорта, при строительстве северного обхода города новая автостанция строится в северной части города, а южная используется для городского пассажирского транспорта. Из приведенных данных можно сделать вывод о том, что развитие УДС г. Малгобек будет идти в направлении увеличения числа поперечных и продольных связей между существующими и



планируемыми микрорайонами города, что позволит интенсифицировать внутригородские передвижения, связи между микрорайонами, создать основу для социальных коммуникаций. Планируется формирование пешеходно-транспортных улиц на основе главных городских улиц Осканова, Нурадилова, Гоголя и Продолжению ул. Промышленной в восточной части города. Необходимо провести мероприятия по благоустройству – мощению, строительству современных остановочных павильонов, освещению. Наиболее интенсивное пешеходное движение придёт на ул. Осканова, Нурадилова, Гоголя и проектируемую пешеходную зону вдоль Алханчуртского канала. Средства на развитие и увеличение пропускной способности сети автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) значения, планирующиеся к выделению до 2020 г. оцениваются в размере 46262,0 тыс. руб .

### 3. Разработка системы показателей и прогнозная оценка эффективности Программы мероприятий

В таблице 3 отражена предлагаемая система показателей, характеризующих эффективность Программы взаимоувязанных мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории г. Малгобек.

Также по всем разработанным моделям был определен интегральный показатель качества функционирования УДС. Таким параметром является среднее время реализации транспортных корреспонденций.

В базовой версии оно равняется 4 минутам 14 секундам. В краткосрочной и среднесрочной перспективах оно практически не меняется, в долгосрочной же перспективе благодаря строительству северного обхода города увеличится лишь на 26 секунд и составит 4 минуты 40 секунд, несмотря на значительное увеличение численности населения в районе «Перспективный».

Анализ интенсивности транспортных потоков, выполненный на основании данных, полученных из натурного обследования, выявил необходимость введения светофорного регулирования на пересечении ул. Херсонской и дороги Р-292 в соответствии с действующими нормативами. Интенсивности транспортных потоков на данном пересечении превышают значения, при которых функционирование пересечений без регулирования может считаться безопасным.

В сравнении с базовой моделью, после введения светофорного регулирования на пересечении дороги Р-292 и ул. Херсонская среднее время проезда увеличится на 11 секунд, а средняя скорость снизится на 1,8 км/ч. Однако организация данного мероприятия позволит повысить безопасность дорожного движения, так как интенсивность транспортных потоков на данном пересечении превышает допустимые величины для варианта с отсутствием регулирования.

Таблица 3 – Система показателей, характеризующих эффективность Программы мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории г. Малгобек

Наименование показателя	Ед. изм.	Значение показателя			
		Текущее значение 2017 год	Краткосрочная перспектива (0-5 лет – до 2022 г.)	Среднесрочная перспектива (6-10 лет – до 2032 г.)	Долгосрочная перспектива (более 10 лет – после 2032 г.)
<b>Развитие улично-дорожной сети и повышение уровня организации автомобильного транспорта</b>					
Протяжённость автодорог общего пользования с твердым покрытием: - федеральная собственность; - региональная собственность; - муниципальная собственность	км	- 13,6 179,452	- 13,6 192,452	- 13,6 202,552	9,5 13,6 202,552
Снижение средних затрат времени в пути по трудовым поездкам, минут	мин/час «пик»	4,23	0	0	4,66
<b>Оптимизация системы пассажирских перевозок</b>					
Среднее время ожидания пассажир маршрутах: мин. - городские - межмуниципальные маршруты 60 60	60 60	транспорта на маршруты; 60	остановках на 30 30 30	ключевых	
<b>Оптимизация парковочного пространства</b>					
Количество (созданных) машиномест на парковках общего пользования	ед.	7839	8239	9239	9239
<b>Повышение уровня безопасности дорожного движения</b>					
Транспортный риск (смертность на 100 тыс. человек населения муниципального района)	чел./100 тыс. чел.	5,5	не более 5,5	не более 5,5	не более 5,5

Прогнозная стоимость Программы взаимоувязанных мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории г. Малгобек представлена в таблице 4.

Таблица 4 – Прогнозная стоимость Программы мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории г. Малгобек

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации			Технические характеристики	Стоимость реализации мероприятий, тыс. руб.
		0-5 лет (до 2022 г.)	6-10 лет (до 2032 г.)	более 10 лет (после 2032 г.)		
Мероприятия по развитию УДС						
1	Строительство северного обхода г. Малгобек				Строительство I категория – 9,5 км, шир. полосы 3,5 м	1 330 000
2	Реконструкция и новое строительство автодорог и инженерных сооружений на следующих улицах в целях создания каркаса магистралей городского значения: <ul style="list-style-type: none"> <li>- ул. Осканова;</li> <li>- ул. Восточная;</li> <li>- ул. Нурадилова;</li> <li>- ул. Физкультурная;</li> <li>- ул. Промышленная;</li> <li>- 2 проектируемые улицы в новых районах города.</li> </ul> Реконструкция и новое строительство автодорог и инженерных сооружений на следующих улицах для магистралей районного значения в целях обеспечения связи между микрорайонами города и оптимизацией системы движения: <ul style="list-style-type: none"> <li>- ул. Гарданова;</li> <li>- ул. Партизанская;</li> <li>- ул. Гоголя;</li> <li>- ул. Кабардинская;</li> </ul>				Реконструкция (доведение до параметров III тех.кат.) – 24,2 км; Строительство (ликвидация грунтового разрыва, V категория) – 23,1км. Строительство новых улиц –	Рек. - 847 000 Стр.- 808 500

	- ул. Назрановская; - ул. Панфилова; - ул. Херсонская;					
--	--	--	--	--	--	--

	- ул. Гвардейская; - ул. Албогачиева; - ул. Кооперативная; - ул. Весенняя; - 5 проектируемых улиц в новых районах города.					
3	Строительство пересечения в разных уровнях регулируемой магистрали общегородского значения в створе с ул. Осканова с проектируемым обходом г. Малгобек				Развязка в двух уровнях	1 000 000

Мероприятия по организации движения грузового транспорта

4	Организация грузового каркаса по улицам Нурадилова, Промышленная, Физкультурная, Восточная с запретом въезда в центральную часть города				Установка знаков, запрещающих движение большегрузного транспорта (22 знака)	110
---	---	--	--	--	---	-----

Мероприятия по оптимизация системы пассажирских перевозок

5	Строительство автостанции в районе пересечения ул. Осканова и ул. Физкультурная				Строительство крытого павильона, посадочных платформ, площадок отстоя	100 000
6	Организация новых городских автобусных маршрутов (маршрутных такси) в расчетный срок				После заселения новых районов	-
7	Разработка проекта оптимизации транспорта общего пользования на городских и пригородных маршрутах г. Малгобек				Городские и пригородные маршруты	3 000
8	Организация городского маршрута				Кольцевой маршрут, интервал движения 30	-

					МИН.	
9	Организация/реконструкция остановочных пунктов на центральных улицах города (Осканова, Нурадилова, Физкультурная, Горданова)				24 остановки согласно ОСТ 218.1.0022003	6 000
Совершенствование условий пешеходного и велосипедного движения						
10	Формирование пешеходнотранспортных улиц на основе главных городских улиц (мощение, освещение), в т.ч. по улицам					
11	- ул. Гоголя (главная пешеходнотранспортная улица города)				Строительство тротуара	44 000

					- 2,2 км, ширина 2 м.	
12	- ул. Осканова				Строительство тротуара - 2,53 км, ширина 2 м.	50 600
13	- ул. Нурадилова				Строительство тротуара - 4,69 км, ширина 2 м.	93 800
14	- Продолжение ул. Промышленной в восточной части города				Строительство тротуара - 1,2 км, ширина 2 м.	24 000
15	Рекреационный веломаршрут Центральном парке				Строительство велодорожки - 700м, ширина 1м	3 500
16	Рекреационно-транспортный веломаршрут №1				Строительство велодорожки - 5 км, ширина 1м	25 000
Повышение общего уровня безопасности дорожного движения						
17	Актуализация и разработка ПОДД ул. Горданова, ул. Физкультурная, ул. Нурадилова, ул. Промышленная, ул. Осканова				194 км ПОДД	3 880

18	Организация светофорного регулирования пересечения ул. Херсонской и дороги Р-292 (ул. Физкультурная)				Оснащение Т-образного перекрестка светофорами	2 000
19	Размещение устройств фото-видеофиксации нарушений в районе по ул. Горданова (в районе ЦРБ и СШ №20), ул. Нурадилова (в районе городского рынка), Промышленная (от ул. Осканова в направлении ул. Восточная), ул. Физкультурная в рне пересечения с ул. Осканова.				4 камеры фотовидеофиксации	12 000
20	Установка светофоров Т7, организация пешеходных переходов вблизи детских учебных заведений.				13 объектов	1 950
21	Организация освещения переходов по ул.Гарданова, ул. Физкультурная, ул. Нурадилова, ул. Осканова				4 объекта	500
22	Организация искусственных дорожных неровностей Гарданова (в районе ЦРБ и СШ №20), ул. Нурадилова (в районе городского рынка), Промышленная (от ул. Осканова в направлении ул. Восточная)				4 объекта	196
Оптимизация парковочного пространства						
23	Устройство нормативных гостевых автостоянок в жилой и общественно-деловой застройке (при реконструкции и новом строительстве)				5 автостоянок площадью 2000 м2 каждая	10 000
24	Упорядочение парковочного пространства в районе городского рынка «Изобилие» по ул.Нурадилова: асфальтирование карманов вдоль УДС, нанесение разметки со способом постановки «елочкой»				2 кармана по сторонам проезжей части, размеры карманов 200x2м	2 000

25	Упорядочение парковочного пространства ул.Гарданова (в районе ЦРБ и СШ №20): асфальтирование карманов вдоль УДС, нанесение разметки со способом постановки «елочкой»				2 кармана по сторонам проезжей части, размеры карманов 200х2м	2 000
26	Упорядочение парковочного пространства ул. Физкультурная (р-н Центрального парка и от пересечения с ул. Осканова до пересечения с ул.Херсонская): асфальтирование карманов вдоль УДС, нанесение разметки со способом постановки «параллельно проезжей части»				4 кармана по сторонам проезжей части, размеры карманов 200х2м	4 000
27	Упорядочение парковочного пространства ул. Промышленная (от ул. Осканова в направлении ул. Восточная): асфальтирование карманов вдоль УДС, нанесение разметки со способом постановки «елочкой»				2 кармана по сторонам проезжей части, размеры карманов 200х2м	2 000

Общая стоимость мероприятий программных документов по развитию транспортной инфраструктуры г. Малгобек составляет 4 376 036 тыс. руб., в том числе по годам:

- мероприятия на перспективу 0-5 лет (до 2022 г.) – 77612,6 тыс. руб.

- мероприятия на перспективу 6-10 лет (2023 - 2030 г.) – 4298423,4 тыс. руб.

II. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого варианта развития транспортной инфраструктуры городского округа Малгобек

Методика оценки эффективности реализации Программы представлена в приложении N 2 к Программе.

III. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры городского округа Малгобек

Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории городского округа Малгобек на период с 2018 по 2030 годы отсутствуют.



МЕТОДИКА  
ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОГРАММЫ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ  
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДСКОГО ОКРУГА МАЛГОбЕК ДО 2030  
ГОДА

Оценка эффективности реализации Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа МалгОбек до 2030 года рассчитывается исходя из значений достигнутых показателей (индикаторов) за счет финансирования мероприятий из бюджета городского округа МалгОбек и осуществляется заказчиком программы.

При оценке эффективности реализации программы используются следующие показатели:

- уровень исполнения запланированного объема финансирования (С);
- уровень достижения индикатора или показателя (I);
- эффективность расходования бюджетных средств (R);
- эффективность реализации программы в отчетном периоде (E<sub>i</sub>);
- эффективность реализации программы за весь период реализации (E<sub>общ</sub>).

Расчет показателя исполнения запланированного объема финансирования С<sub>i</sub> по соответствующему мероприятию (комплексу мероприятий) i осуществляется по формуле

$$C_i = (CF_i / CP_i) \times 100\%, \text{ где}$$

CF<sub>i</sub> - фактические бюджетные ассигнования, направленные на выполнение мероприятия (комплекса мероприятий) i;

CP<sub>i</sub> - плановые (уточненные) бюджетные ассигнования, направленные на выполнение мероприятий (комплекса мероприятий) i.

Для комплекса мероприятий, выполнение которых характеризуется одним индикатором или показателем и определены объемы финансирования для каждого мероприятия из указанного комплекса, расчет показателя С<sub>i</sub> осуществляется на основе сопоставления совокупного объема финансирования по указанному комплексу мероприятий (отношение исполнения запланированного объема финансирования к уточненному объему финансирования).

Расчет уровня достижения индикатора или показателя I<sub>i</sub> по комплексу мероприятий i для прямого целевого индикатора или показателя производится по формуле

$$I_i = (IF_i / IP_i) \times 100\%, \text{ где}$$

IF<sub>i</sub> - фактическое значение индикатора или показателя, характеризующего выполнение комплекса мероприятий i;

IP<sub>i</sub> - плановое (уточненное) значение индикатора или показателя, характеризующего выполнение комплексное мероприятие i.

Если комплекс мероприятий характеризуется несколькими индикаторами или показателями, в расчете I<sub>i</sub> используется среднее арифметическое уровня достижения всех соответствующих показателей.

Расчет показателя эффективности бюджетных средств (R<sub>i</sub>) по соответствующему комплексу мероприятий i осуществляется по формуле

$$R_i = (I_i / C_i) \times 100\%, \text{ где}$$

$I_i$  - уровень достижения индикатора или показателя, характеризующего выполнение комплекса мероприятий  $i$ ;

$C_i$  - уровень исполнения запланированного объема финансирования на выполнение комплекса мероприятий  $i$ .

По строящимся (реконструируемым) объектам показатель эффективности бюджетных средств ( $R_i$ ) принимается равным показателю запланированного объема финансирования ( $C_i$ ).

Расчет эффективности реализации программы в отчетном периоде ( $E_i$ ) осуществляется посредством расчета среднего арифметического от всех частных значений показателя  $R_i$  (для мероприятий, в отношении которых объем финансирования не определен, - показателя  $I_i$ ) для каждого комплекса мероприятий.

Расчет эффективности реализации программы за весь период реализации ( $E_{\text{общ.}}$ ) осуществляется посредством расчета среднего арифметического от значения показателя  $E_i$  для каждого года реализации программы.

По результатам расчетов показателей, указанных в пункте 1 настоящего раздела, формулируются выводы по оценке эффективности реализации программы.

Эффективность реализации программы считается более высокой по сравнению с запланированной при значении показателя  $E_i$  либо  $E_{\text{общ.}}$  более 110%.

Эффективность реализации программы соответствует запланированным результатам при запланированном объеме расходов при значении показателя  $E_i$  либо  $E_{\text{общ.}}$  от 90% до 110%.

Эффективность реализации программы более низкая по сравнению с запланированной при значении показателя  $E_i$  либо  $E_{\text{общ.}}$  от 50% до 90%.

Программа реализуется неэффективно при значении показателя  $E_i$  либо  $E_{\text{общ.}}$  менее 50%.

