

УТВЕРЖДЕН
координационной группой Совета при
Главе Республики Дагестан по
устойчивому развитию и
приоритетным проектам
Республики Дагестан
(протокол от 5 апреля 2017 г.
№ 11/7-10-02)

ПРОГРАММА

комплексного развития транспортной инфраструктуры

Махачкалинской городской агломерации в рамках приоритетного направления стратегического развития

Российской Федерации

«Безопасные и качественные дороги»

Агентство по дорожному хозяйству Республики Дагестан
2016 год

СОДЕРЖАНИЕ

	стр.
1. Паспорт и обоснование программы комплексного развития транспортной инфраструктуры	3
2. Состояние улично-дорожной сети. Характеристика проблемы обеспечения безопасности дорожного движения	40
3. Цели, задачи и целевые индикаторы программы комплексного развития транспортной инфраструктуры	53
4. Комплексы мероприятий программы комплексного развития транспортной инфраструктуры	57
5. Механизм реализации, организация управления реализацией программы комплексного развития транспортной инфраструктуры и контроль за ходом ее реализации	58

Приложения:

Приложение 1. Перечень автомобильных дорог агломерации и планируемые мероприятия на них для достижения целевых показателей

Приложение 2. Предложения по ресурсному обеспечению программы

Приложение 3. Информация по диагностике автомобильных дорог агломераций

Приложение 4. План мероприятий по ликвидации мест концентрации ДТП на автомобильных дорогах, входящих в агломерацию

1. Паспорт и обоснование ПКРТИ

ПАСПОРТ

программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Махачкалинской городской агломерации в рамках приоритетного направления стратегического развития Российской Федерации «Безопасные и качественные дороги»

1.1 Основные положения

Наименование направления	Безопасные и качественные дороги		
Краткое наименование проекта	Безопасные и качественные дороги	Срок начала и окончания проекта	18.11.2016 – 31.12.2025
Куратор	Глава Республики Дагестан Рамазан Гаджимурадович Абдулатипов		
Старшее должностное лицо (СДЛ)	Заместитель Председателя Правительства Республики Дагестан Шамиль Абдулаевич Исаев		
Функциональный заказчик	Агентство по дорожному хозяйству Республики Дагестан Ответственное должностное лицо: руководитель Агентства по дорожному хозяйству Республики Дагестан Загид Гаджиевич Хучбаров		
Руководитель проекта	Первый заместитель Министра транспорта Российской Федерации Е.И. Дитрих		
Исполнители и соисполнители мероприятий проекта	Агентство по дорожному хозяйству Республики Дагестан, Управление ГИБДД ГУ МВД России по Республике Дагестан, Администрация города Махачкала, ФКУ Управление федеральных дорог Федерального дорожного агентства, МТО Ространснадзора по СКФО, территориальный отдел государственного автодорожного надзора по Республики Дагестан, ФАУ «РОСДОРНИИ»		

Разработчик паспорта проекта	Агентство по дорожному хозяйству Республики Дагестан, Администрация города Махачкала
------------------------------	--

1.2 Содержание приоритетного проекта

Цель проекта	Приведение дорог Махачкалинской городской агломерации в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние. Обеспечить к концу 2018 года долю протяженности автомобильных дорог Махачкалинской городской агломерации, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям - 50 %, в 2025 г. – 85 % и снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий на дорожной сети Махачкалинской агломерации (к уровню 2016 года) в 2018 году в два раза, в 2025 г. – на 85 %								
Показатели проекта и их значение по годам	Показатель	Тип показателя (основной, аналитический, показатель второго уровня)	Базовое значение (2016 год)	Период, год					2025 (прогнозные)
				2017	2018	2019	2020		
	Доля протяженности дорожной сети городских агломераций, соответствующих нормативным требованиям к их транспортно-эксплуатационному состоянию, %	основной	36,30	45,92	59,63	63,5	78	85	

	Снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети городских агломераций, %	основной	100	77,3	44,4	37,8	24,5	6,7
	Доля протяженности дорожной сети городских агломераций, работающих в режиме перегрузки в «час-пик», %	Показатель второго уровня	82	79	76	71	65	58
	Доля граждан, отметивших улучшение ситуации на дорожной сети городских агломераций (в части состояния дорожной сети и уровня безопасности дорожного движения), %	Показатель второго уровня	0	25	43	51	62	75
Результаты проекта	<p>К 2025 году:</p> <ol style="list-style-type: none"> Произведен ремонт более 150 км улично-дорожной сети Махачкалинской городской агломерации: <ul style="list-style-type: none"> - произведена укладка выравнивающего слоя и нового слоя с обеспечением ровности и сцепных свойств покрытия. Ликвидировано 50 мест концентрации дорожно-транспортных происшествий: <ul style="list-style-type: none"> - установлено 46 дорожных знаков на 19 участках; - обустроено освещение на 3 участках; - установлено 1000 м пешеходных ограждений; 							

	<p>- обустроено 16 остановок общественного транспорта в соответствии с требованиями нормативных документов.</p> <p>- синхронизацию и верификацию имеющихся данных путем организации информационного обмена с другими информационными системами, в том числе создаваемыми на уровне Российской Федерации.</p>
<p>Описание модели функционирования результатов проекта</p>	<p>Описание модели функционирования результатов проекта. Выполнение запланированных мероприятий приведет к достижению цели проекта и целевых значений его основных и аналитических показателей на 2025 год.</p> <p>Результаты проекта позволят привести часть дорог Махачкалинской городской агломерации в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние, повысить уровень безопасности дорожного движения и качество управления транспортными потоками в агломерации, обеспечить рост удовлетворенности граждан состоянием дорожной сети.</p> <p>Ремонт дорог городской агломерации приведет к беспрепятственному движению автомобильного транспорта по улично-дорожной сети агломерации, к сообщению «ядра агломерации» со скоростными автомобильными дорогами Республики Дагестан, к уменьшению загруженности улиц и дорог в «час-пик».</p> <p>Ликвидация мест концентрации дорожно-транспортных происшествий позволит снизить аварийность на дорогах Махачкалинской городской агломерации, уменьшить количество погибших и раненых в дорожно-транспортных происшествиях, а также повысить качество работы по профилактике нарушений Правил дорожного движения.</p> <p>Достижение результатов проекта приведет к совершенствованию транспортно-логистической системы Республики Дагестан, что улучшит социально-экономическое положение области и повысит ее рейтинг среди субъектов Российской Федерации.</p>

1.3 Этапы и контрольные точки

№	Наименование	Тип (завершение этапа/контрольная точка)	Срок
1.	Паспорт приоритетного проекта утвержден	контрольная точка результата	01.12.2016

2.	Подведение итогов первого года реализации проекта	контрольная точка результата	31.12.2017
3.	Подведение итогов второго года реализации проекта	контрольная точка результата	31.12.2018
4.	Завершен первый этап проекта. Отчет о результатах реализации первого этапа проекта утвержден.	контрольная точка показателя	11.01.2019
5.	Подведение итогов третьего года реализации проекта	контрольная точка результата	31.12.2019
6.	Подведение итогов четвёртого года реализации проекта	контрольная точка результата	31.12.2020
7.	Подведение итогов пятого года реализации проекта	контрольная точка результата	31.12.2021
8.	Завершен второй этап проекта. Отчет о результатах реализации второго этапа проекта утвержден.	контрольная точка показателя	15.03.2022
9.	Подведение итогов шестого года реализации проекта	контрольная точка результата	31.12.2022
10.	Подведение итогов седьмого года реализации проекта	контрольная точка результата	31.12.2023
11.	Подведение итогов восьмого года реализации проекта	контрольная точка результата	31.12.2024
12.	Осуществлена реализация третьего этапа приоритетного проекта	контрольная точка показателя	31.12.2025
13.	Проект завершен. Итоговый отчет утвержден.	завершение этапа	31.03.2026

1.4 Бюджет приоритетного проекта

Источники финансирования											Всего
		I этап		II этап			III этап				
		2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.	
Бюджетные источники, млн руб.	Федеральный бюджет	637,5	765	690	690	690	690	690	690	690	6232,5
	Консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации (суммы - не менее указанных)	637,5	765	690	690	690	690	690	690	690	6232,5
Внебюджетные источники, млн руб.		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, млн. рублей		1275	1530	1380	1380	1380	1380	1380	1380	1380	12465

1.5 Ключевые риски и возможности

№ п/п	Наименование риска/возможности	Мероприятия по предупреждению риска/реализации возможности
Ключевые риски		
1.	финансовый - недостаточность бюджетных средств и высокая стоимость заемных ресурсов.	Привлечение инвестиций в реализацию проектов, использование механизмов государственно-частного партнерства. Временное переключение на реализацию проектов со 100% финансированием из бюджета.
2.	управленческий - недостаточная управляемость проектом; недостаточная координация или	Использование системы проектного управления. Четкое распределение ролей участников реализации подпроектов.

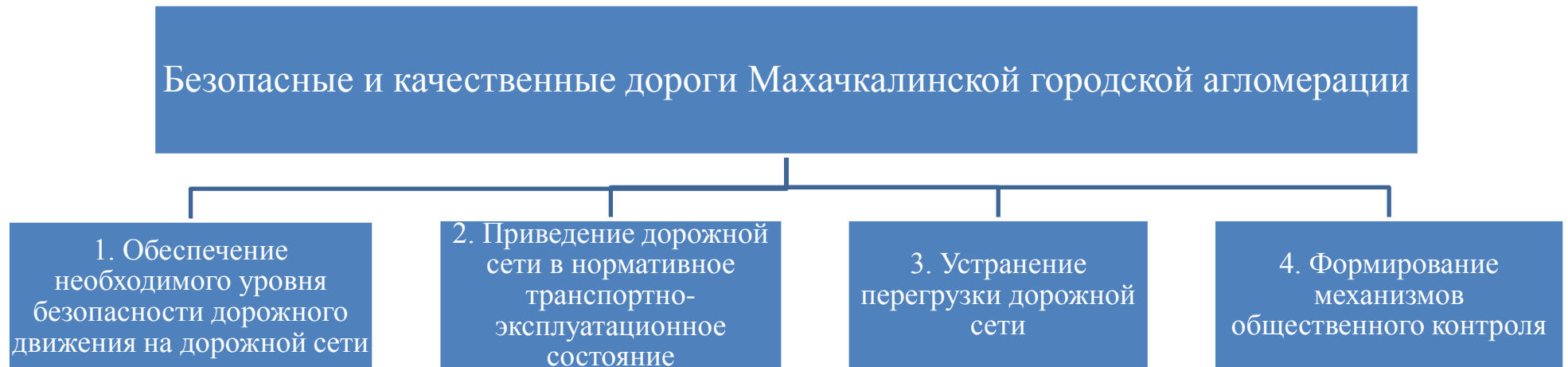
	ошибки координации работы ведомств.	
3.	научно-технический и технологический - снижение качества строительства и эксплуатации из-за нарушения технологий или недостаточного внедрения современных технологий.	Совершенствование технологического контроля. Ужесточение системы штрафов для подрядчиков и концессионеров за нарушение требований к технологиям строительства автомобильных дорог. Формирование резервов на компенсацию непредвиденных расходов из-за нарушения технологий.
Ключевые возможности		
4.	Поступление дополнительного финансирования в дорожные фонды в размере 1% от акцизов	Формирование первоочередных планов по распределению финансирования
5.	Увеличение доли протяженности УДС, соответствующей нормативу	Выполнение всего перечня мероприятий по содержанию и ремонту УДС
6.	Увеличение доли водителей, соблюдающих ПДД	Ликвидация мест концентрации ДТП
7.	Устранение перегрузки дорожной сети	Строительство новых дорог и развязок, оптимизация организации дорожного движения
8.	Экономический эффект	Совершенствование транспортно-логистической системы Республики Дагестан, создание благоприятных условий для ведения предпринимательской деятельности в регионе, улучшение социально-экономического положения области, улучшение инвестиционного климата региона, повышение рейтинга Республики Дагестан среди субъектов Российской Федерации.

1.6 Описание приоритетного проекта

Связь с государственными программами Российской Федерации	Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы»; Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах».
Взаимосвязь с другими проектами и программами	Государственная программа Республики Дагестан «Развитие территориальных автомобильных дорог республиканского, межмуниципального и местного значения Республики Дагестан на период 2015-2017 годов»
Формальные основания для инициации	<p>- поручение Председателя Правительства Российской Федерации Д.А. Медведева от 3 августа 2016 г. № ДМ-П6-4620 об исполнении решений, принятых на заседании Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и приоритетным проектам 13 июля 2016 г. (протокол № 1, Пр-1454 от 27 июля 2016 г.);</p> <p>- поручение Председателя Правительства Российской Федерации Д.А. Медведева от 15 октября 2016 г. № ДМ-П6-6192 об исполнении решений, принятых на заседании Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и приоритетным проектам 21 сентября 2016 г. (протокол № 2, Пр-1919 от 6 октября 2016 г.).</p>
Дополнительная информация (предположения)	<p>Цели Проекта достижимы при условии удовлетворения следующих требований:</p> <ul style="list-style-type: none"> - наличие достаточного объема финансовых ресурсов; - наличие развитого рынка услуг, связанных с дорожным хозяйством.

ОБОСНОВАНИЕ ПАСПОРТА
программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Махачкалинской городской агломерации

1.7 Структурная декомпозиция результатов (продукта) проекта



3.	<p>Подготовлены и направлены на рассмотрение в заинтересованные федеральные органы исполнительной власти и представителям экспертного сообщества предложения по архитектуре и функционалу разрабатываемых в рамках приоритетного проекта информационно-аналитических систем, в том числе проекты необходимых технических заданий.</p>		19.11.2016	16.12.2016													
4.	<p>В государственную программу Республики Дагестан в качестве аналитических приложений включены программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Махачкалинской городской агломерации.</p>		17.12.2016	26.12.2016													
5.	<p>Сводный план приоритетного проекта утвержден.</p>		27.12.2016	16.01.2017													
6.	<p>Правительством Российской Федерации утверждены Правила распределения и предоставления бюджетам субъектов Российской Федерации межбюджетных трансфертов для оказания поддержки реализации государственных программ субъектов Российской Федерации, предусматривающих достижение целевых показателей программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских агломераций, а также распределение указанных</p>		17.01.2017	20.01.2017													

24.	<p>В полном объеме приняты нормативные правовые акты, предусмотренные утвержденной Правительством Российской Федерации дорожной картой по принятию нормативных правовых актов, необходимых для реализации предусмотренных приоритетным проектом мероприятий, направленных на совершенствование системы организации дорожного движения и оптимизацию транспортных потоков, синхронизацию развития транспортной инфраструктуры и всех видов транспорта с планами по осуществлению развития территорий, градостроительной политикой, переключение перевозок грузов на иные виды транспорта, перевозок пассажиров – на общественный транспорт, включая пригородные пассажирские перевозки.</p>		02.12.2017	20.12.2017													
25.	<p>Правительством Российской Федерации утверждено распределение межбюджетных трансфертов для оказания поддержки реализации государственной программы Республики Дагестан, предусматривающей достижение целевых показателей программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Махачкалинской городской агломерации на 2018 г.</p>		21.12.2017	19.01.2018													
26.	<p>С Республикой Дагестан заключено соглашение о предоставлении бюджету Республики Дагестан межбюджетных трансфертов для оказания поддержки реализации государственной программы Республики Дагестан,</p>		20.01.2018	09.02.2018													

52.	На уровне Республики Дагестан с участием представителей общественности осуществлено рассмотрение результатов реализации программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Махачкалинской городской агломерации за 2019 год, при необходимости подготовлены предложения по корректировке указанной программы.		16.08.2019	01.10.2019													
53.	Республикой Дагестан обеспечено выполнение мероприятий, предусмотренных программой комплексного развития транспортной инфраструктуры Махачкалинской городской агломерации на 2019 г., в том числе приемка выполнения соответствующих работ.		02.10.2019	01.11.2019													
54.	На заседании проектного комитета рассмотрены подготовленные Минтранс России по итогам анализа представленных Республикой Дагестан результатов реализации программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Махачкалинской городской агломерации за 2019 год предложения по распределению в 2020 году государственной поддержки за счет средств федерального бюджета на реализацию программы Республики Дагестан, предусматривающей достижение целевых показателей программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Махачкалинской городской агломерации, с возможной корректировкой числа		02.11.2019	20.11.2019													

78.	Республикой Дагестан обеспечено выполнение мероприятий, предусмотренных программой комплексного развития транспортной инфраструктуры Махачкалинской городской агломерации на 2020 г., в том числе приемка выполнения соответствующих работ.		02.10.2021	01.11.2021													
79.	На заседании проектного комитета рассмотрены подготовленные Минтрансом России по итогам анализа представленных Республикой Дагестан результатов реализации программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Махачкалинской городской агломерации за 2021 год предложения по распределению в 2022 году государственной поддержки за счет средств федерального бюджета на реализацию программы Республики Дагестан, предусматривающей достижение целевых показателей программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Махачкалинской городской агломерации в рамках приоритетного проекта, с возможной корректировкой числа участников приоритетного проекта, а также целевых показателей программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Махачкалинской городской агломерации, предложения по реализации третьего этапа приоритетного проекта.		02.11.2021	20.11.2021													
80.	На заседании президиума Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому		21.11.2021	01.12.2021													

	планированию и приоритетным проектам рассмотрены отчетные материалы о результатах выполнения приоритетного проекта, в том числе мероприятий, предусмотренных программой комплексного развития транспортной инфраструктуры Махачкалинской городской агломерации, за 2021 г., а также предложения по реализации третьего этапа приоритетного проекта.																	
81.	Завершен второй этап проекта. Отчет о результатах реализации второго этапа проекта утвержден.		02.12.2021	21.03.2022														
82.	Осуществлена реализация третьего этапа приоритетного проекта		22.03.2022	31.12.2025														
83.	Проект завершен. Итоговый отчет утвержден.			31.03.2026														

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

Автомобильные дороги имеют стратегическое значение для Республики Дагестан. Они связывают ее территорию, обеспечивают жизнедеятельность всех городов и населенных пунктов, во многом определяют возможности их развития, по ним осуществляются самые массовые автомобильные перевозки грузов и пассажиров. Сеть автомобильных дорог обеспечивает мобильность населения и доступ к материальным ресурсам, позволяет расширить производственные возможности экономики за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки.

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

международной торговли и развития сферы услуг.

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального и регионального значения Республики Дагестан составляет 8150,2 км, из них федеральных дорог – 644,1 км, региональных – 7 506,1 км.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и федерального значения с усовершенствованным типом покрытия – 3326,3 км (40,8 %), с переходным типом покрытия – 4455,9 км (54,7%), грунтовых дорог – 368,0 км (4,5%).

Плотность сети дорог общего пользования составляет 166,5 км на 1000 кв. км территории.

Большая часть региональных автомобильных дорог представлена дорогами низших (IV и V) категорий – 5877,8 км (или 78,3 %).

Кроме того, имеется дорожно-уличная сеть городов и населенных пунктов республики, находящаяся в муниципальной собственности, протяженностью 11037,5 км.

Махачкалинская агломерация

Город расположен на западном берегу Каспийского моря, на узкой полосе Приморской низменности, у подножия горы Тарки-Тау, близ предгорий Большого Кавказа. Общая площадь города составляет 49,8 кв. км. Дорожная сеть города в настоящее время не в полной мере соответствует социальным, экономическим потребностям жителей столицы субъекта Российской Федерации.

На 2016 год общая протяженность автомобильных дорог в городской агломерации Махачкалы составляет 914,4 км, в том числе федерального значения 41,0 км, республиканского значения 62,4 км, в т.ч. с асфальтовым покрытием 62,4 км, местная улично-дорожная сеть муниципального значения 811,0 км, в т.ч. с асфальтовым покрытием 480,5 км. Проводимые обследования улично-дорожной сети г. Махачкалы свидетельствуют о неудовлетворительном положении с обеспечением безопасности дорожного движения. Увеличение количества транспорта на улицах города, в сочетании с недостатками эксплуатационного состояния улично-дорожной сети, организации пешеходного движения, морально устаревшим оборудованием светофорных объектов и т.д., требует комплексного подхода и принятия неотложных мер по реконструкции улиц и дорог, совершенствованию организации дорожного движения.

Значительная часть автомобильных дорог практически исчерпала свою пропускную способность и работает в режиме перегрузки. Наблюдается постоянный рост транспортных потоков, что зачастую создает пробки на пр. Гамидова, пр. Шамиля, пр. Ярагского, ул. Дахадаева, ул. Коркмасова и т.д. Как правило, на большинстве улиц города осуществляется двустороннее движение с разрешенной скоростью - 60 км/час. Многие автобусные остановки оборудованы заездными карманами, но до настоящего времени не оборудованы места отстоя маршрутных такси, что приводит к снижению пропускной способности отдельных участков (ул. Коркмасова - ЦУМ, пр.Акушинского - Цумадинский рынок и т.д.) и является предпосылками к совершению ДТП.

Качество дорожных покрытий большинства улиц не соответствует эксплуатационным требованиям, так как капитальный ремонт многих улиц не производился десятки лет.

Самыми распространенными видами ДТП в г. Махачкале являются нарушения пешеходами Правил дорожного движения, превышение скоростного движения, выезд автотранспорта на полосу встречного движения. Больше всего ДТП происходят на проспектах И. Шамиля, Петра 1, Гамидова, А.Султана, Акушинского, Р.Гамзатова, улицах Громова, 2-я линия в с/о Юбилейная, Облачная, Заманова, Молодежная. Кроме того, большая часть ДТП с тяжелыми последствиями происходят на региональной сети дорог в границах Махачкалинской городской агломерации: автодороги Махачкала – Аэропорт с подъездом к г. Каспийск, ФАД «Кавказ» - Шамхал – Красноармейское, Шамхал – Богатыревка,Объезд г. Махачкала через пос. Талги и т.д.

Основным видом совершения дорожно-транспортных происшествий в городе является наезд на пешехода. Удельный вес таких происшествий составляет 66% от общего количества учетных ДТП, при этом на долю происшествий данного вида по вине самих пешеходов приходится 40,4%, по вине водителей - 59%. Совершению дорожно-транспортных происшествий сопутствует низкий уровень организации пешеходного движения, в настоящее время на улично-дорожной сети практически отсутствуют (разукомплектованы) пешеходные ограждения перильного типа, имеющиеся пешеходные переходы обустроены дорожными знаками, не отвечающими современным требованиям по видимости в темное время суток. За текущий период в г. Махачкале произошел рост аварийности по количеству совершенных дорожно-транспортных происшествий на 2,4%, в которых погибло 24 против 38 человек и получили ранения различной степени тяжести 232 против 215 человек.

В настоящее время ни на одном перекрестке со светофорным регулированием не применено оборудование, позволяющее регулировать движение в зависимости от сложившейся в данный момент интенсивности движения, все без исключения светофорные объекты работают без синхронизации. В часы пик существующее оборудование не позволяет в полной мере обеспечить пропускную способность на данном участке, что приводит к перенасыщению уличной сети и возникновению конфликтных ситуаций между участниками дорожного движения.

Отсутствие продольных и поперечных уклонов на отдельных улицах приводит к образованию застоев воды и грязи. Изношенность наружных инженерных коммуникаций (водопровод, электрические кабели и др.) приводит к необходимости проведения ремонтных работ, постоянным раскопкам и разрушениям оснований и покрытий улиц.

Характеристика улично-дорожной сети г. Махачкалы

С целью определения перечня и объемов мероприятий по улучшению состояния УДС города Махачкалы, определения объектов ремонта и строительства, Исполнителем был выполнен комплекс работ по сбору основных данных об УДС.

Обследование выполнено на следующих выбранных основных улицах города: пр. Гамзатова, пр. Петра 1, пр. Насрутдинова, ул. Орджоникидзе, М. Гаджиева, Абубакарова, Чернышевского, Казбекова, Энгельса, А.Алиева, пр.Акушинского.

Вследствие проведенных мероприятий получены данные по ровности, сцепным качествам, упругому прогибу и состоянию покрытия (по наличию и видам дефектов), собрана информация о дорожно-транспортных происшествиях, выявлены места концентрации аварийности, произведены выборочные замеры интенсивности движения.

Проведенное выборочное обследование 12 улиц, характерных для общей УДС города, позволяет сделать вывод о том, что в настоящее время требованиям ровности не отвечает около 80-90% дорожных покрытий, а более 70-80% дорог обладают неудовлетворительными сцепными свойствами. Свыше 55% протяженности дорог (около 260 км) требуют усиления асфальтобетонного покрытия, причем около 35% (около 168 км) - капитального ремонта и 20% (около 96 км) реконструкции. Интенсивность движения на основных улицах г. Махачкалы достигает 35-40 тысяч автомобилей в сутки.

В сложившихся условиях особую актуальность приобретает решение следующих задач:

объективная и оперативная оценка транспортно-эксплуатационного состояния дорожной сети по основным показателям - безопасности, интенсивности и скорости дорожного движения, пропускной способности;

обоснование объема средств, необходимых для приоритетного выполнения работ по ремонту и содержанию УДС;
адресное и эффективное планирование дорожных работ в условиях жестких финансовых ограничений.

Указанные задачи решаются путем разработки эффективной системы эксплуатации на основе автоматизированного банка данных. Нуждается в разработке пакет прикладных расчетно-аналитических программ, состав которых должен в полной мере удовлетворять потребностям практической деятельности органов (органа) управления, отвечающих за состояние УДС города.

Существенным резервом повышения надежности и объективности результатов диагностики УДС является применение высокотехнологичных приборов, оборудования и лабораторий в процессе инструментальных исследований. Эффективной представляется следующая очередность решения поставленных задач:

диагностика УДС г. Махачкалы;

создание дорожного банка данных;

реализация работ по паспортизации УДС г. Махачкалы и разработка рекомендаций по выполнению ремонтных работ;

реализация предлагаемых мероприятий.

Предполагается, что работы будут проведены в два этапа. На первом этапе (2017-2018 гг.) будет разработана система диагностики УДС города, созданы банки данных, проведена паспортизация УДС. На втором этапе (2019-2025 гг.) будут выполняться ремонтные и строительные работы, а также научное и инженерное сопровождение работ по строительству и ремонту дорожных покрытий.

Создание современных автоматизированных банков дорожных данных

Основной целью проекта является разработка банка дорожных данных, учитывающего особенности г. Махачкалы (как исторического и культурного центра, его географического расположения, особенностей состава транспортных потоков, архитектуры и сложившейся застройки), отвечающего современным потребностям и соответствующего уровню развития информационных технологий.

Предполагается разрабатывать АБДД поэтапно, с учетом возможностей финансирования проекта.

На первом этапе (программа - минимум) необходимо:

выработать единый методологический подход и единые требования к информационной модели УДС с учетом "Концепции построения комплексной системы информационно-телекоммуникационного обеспечения дорожной отрасли";

разработать техническое задание на создание банка данных в соответствии с требованиями ГОСТ 34.602-89 "Техническое задание на создание автоматизированной системы";

на основе имеющихся автоматизированных систем разработать первую версию банка, обеспечивающую сбор, хранение и анализ данных.

На втором этапе (программа-максимум) необходимо:

разработать техническое задание на создание банка данных в соответствии с требованиями ГОСТ 34.602-89 "Техническое задание на создание автоматизированной системы".

Создаваемый банк дорожных данных должен удовлетворять следующим основным требованиям:

поддерживать работу в локальных сетях;

обеспечивать возможность одновременной работы нескольких пользователей с одним набором данных;

обеспечивать возможность работы в режиме "клиент - сервер";

обеспечивать возможность гибких настроек прав доступа к данным, интегрирующихся с системой;

обеспечивать возможность доступа к определенной информации из банка данных через глобальную сеть Интернет;

иметь современный графический интерфейс пользователя с удобной системой поиска информации и составления различных форм отчетности;

формировать исходные данные для расчетно-аналитических программных средств;

обеспечивать непосредственный перенос данных из наиболее распространенных программных продуктов (WORD, MS EXSEL) в разработанный банк;

позволять формировать архивы данных;

помимо количественных и качественных характеристик связывать с каждым объектом дополнительную информацию, в том числе фото- и видеоданные.

После реализации второго этапа создаваемый банк данных должен обеспечивать: выбор улиц, обслуживаемых конкретной дорожной организацией, непосредственно на электронной карте;

выбор участков улиц, лежащих в пределах административно-территориального образования (района);

полный анализ обстановки на выбранном участке улицы, основанный на информации об объектах, расположенных на этом участке, данных диагностики, сведениях о ремонтно-строительных работах, дорожно-транспортных происшествиях и т.п., с координатной привязкой выбранных объектов.

Территория улично-дорожной сети представляет собой часть территории города, предназначенную для движения транспортных средств и пешеходов, прокладки инженерных коммуникаций, размещения зеленых насаждений и шумозащитных устройств, установки технических средств информации и организации движения и др.

Объектами дорожного хозяйства (ОДХ) могут быть:

часть территории улично-дорожной сети, имеющая одно административное название (улицы, проезда, площади, моста, путепровода, эстакады и др.);

часть территории улично-дорожной сети, имеющая административное название, с примыкающими к ней дополнительными участками, не имеющими самостоятельных названий (ответвления, участки под монументами и др.);

территория в составе других функциональных образований города (микрорайонов, спортивных комплексов и др.), объединенная в транспортно-пешеходную сеть, включающая проезды, часто не имеющие названий. Такому ОДХ присваивается общее название и на него составляется единый паспорт.

Все замеры, необходимые для создания паспорта, выполняет специальный автомобиль, оснащенный гироскопом (навигационным прибором) и видеокамерой. Машина, двигаясь по улицам города, снимает необходимые дороги и прилегающие территории. Таким образом, каждый кадр съемки топографически привязан к местности, а у каждого объекта есть собственные координаты.

Все параметры имеют высокую точность. И именно благодаря им будет осуществляться метод мгновенного планирования, который заключается в быстром расчете финансовых затрат, необходимых для уборки территорий, а также реконструкции или ремонта того или иного объекта.

Вторая задача паспорта - четкое отражение всех составляющих проезжей части во избежание аварий и дополнительных раскопок при проведении ремонтных работ.

Таким образом, проект, требуя для себя определенных денежных вложений, позволит в будущем значительно уменьшить затраты городского бюджета на повторные исследования улиц, их ремонт и реконструкцию (до 35%).

Третья задача - осуществление контроля за транспортной инфраструктурой города. Наличие электронного паспорта дорожно-уличной сети позволит оптимизировать интенсивность автомобильных потоков, направления маршрутов общественного транспорта, повысить безопасность движения.

Одновременно паспортизация городских улиц является современной формой учета объектов дорожного хозяйства города. Электронный паспорт представляет собой объемное видео- и графическое изображение всех магистралей и транспортных развязок. В нем содержится информация о протяженности и ширине проезжей части, количестве полос и направленности движения, наличии знаков, дорожной разметке, светофорных объектах, остановочных комплексах, автостоянках.

устранение мелких деформаций и повреждений (заделка выбоин, просадок и др.), исправление кромок (бордюров) на всех типах покрытий, заливка трещин на покрытиях (ямочный ремонт);

устройство защитных слоев из эмульсионно-минеральных смесей на участках шелушения и выкрашивания асфальтобетонных и цементобетонных покрытий;

ликвидация колеи глубиной до 30 мм путем укладки двух слоев эмульсионно-минеральной смеси или поверхностной обработки по полосам наката шириной до 0,8 м;

частичное фрезерование или срезка гребней выпора и неровностей по колеям с заполнением колеи черным щебнем или асфальтобетоном;

остановка и предупреждение развития трещин и сетки трещин устройством изолирующего слоя мелкозернистой поверхностной обработки локальными картами;

восстановление изношенных верхних слоев асфальтобетонных покрытий и укладка их вновь на отдельных небольших по протяженности (до 20 м) участках дороги;

исправление профиля щебеночных и гравийных покрытий с добавлением щебня или гравия; профилировка грунтовых и грунтовых улучшенных дорог, восстановление профиля и улучшение их проезжей части щебнем, гравием, шлаком и другими материалами с расходом до 15 м³ на 1000 м²;

обеспыливание дорог (гравийных, щебеночных, грунтовых);

по полосе отвода:

систематическое поддержание полосы отвода, обочин, откосов и газонов в чистоте и порядке; очистка от мусора и посторонних предметов, планировка; очистка обочин от пыли и грязи;

систематическое поддержание в работоспособном состоянии системы водоотвода; прочистка и профилирование водоотводных канав, устранение дефектов их укреплений; прочистка и устранение мелких повреждений ливневой канализации и т.д.;

исправление повреждений и планировка откосов насыпей и выемок (с добавлением при необходимости грунта);

подсыпка, срезка, планирование и уплотнение неукрепленных обочин; устранение деформаций и повреждений на укрепленных обочинах;

выполнение мероприятий по обеспечению охраны природной среды;

по обустройству и озеленению дорог и улиц:

удаление отслужившей, восстановление изношенной и нанесение вновь вертикальной и горизонтальной разметки, в том числе на элементах искусственных сооружений;

исправление и замена поврежденных и морально устаревших, а также установка вновь недостающих дорожных ограждений;

содержание в чистоте и порядке автобусных остановок, пешеходных переходов, площадок отдыха и элементов их обустройства;

окраска обстановки и элементов обустройства дорог и улиц, содержание их в чистоте и порядке;

скашивание травы;

борьба с нежелательной травянистой и древесно-кустарниковой растительностью;
уход за растительностью.

Номенклатура работ, перечисленная выше, должна выполняться с целью создания нормальных потребительских свойств на дорогах и улицах в процессе всей их эксплуатации и удовлетворять требованиям ГОСТ Р 50597-93. Однако проведенное предварительное обследование некоторых дорог и улиц показало, что в г. Махачкале содержанию улично-дорожной сети уделяется недостаточное внимание. Это приводит к ускорению снижения несущей способности дорожной одежды, ухудшению ровности покрытия и безопасности дорожного движения. Фактически по данным администрации города и результатам проведенного обследования выявлено, что проводятся только некоторые виды работ, такие как ямочный ремонт, заделка трещин и очистка асфальтобетонного покрытия от пыли, грязи и мусора, что составляет около 15% от количества требуемых регламентных работ (или 30% по объему работ - тыс. км). На улицах и дорогах с гравийно-щебеночными покрытиями проводится только профилировка, очень часто без добавления минеральных материалов и проведения обеспыливания.

Одной из первоочередных задач по обеспечению эффективного функционирования УДС г. Махачкалы является ликвидация накопившегося недоремонта автодорог.

Выполненный предварительный анализ состояния УДС г. Махачкалы показывает, что ремонта требует около 90% дорог города. При этом улучшения ровности проезжей части требует около 250 км, а увеличения коэффициента сцепления дорожного покрытия более 100 км городских улиц и дорог.

В связи с таким плачевным состоянием дорожной сети города Программой предусмотрено в период с 2017 по 2025 год привести состояние УДС в надлежащее состояние, обеспечив:

- улучшение ровности проезжей части дорог на 150 км;
- повышение сцепных качеств покрытий на 100 км.

Второй важнейшей задачей городского дорожного хозяйства является ликвидация фактически имеющего место в городе бездорожья.

В Махачкале на сегодняшний день 318,7 км дорог не имеют асфальтобетонного покрытия, в связи с чем по многим из них в осенний, весенний и дождливые периоды года не всегда можно проехать.

Третьей по важности задачей городского дорожного хозяйства является обеспечение пропускной способности целого ряда городских улиц, исчерпавших ее в связи с резко возросшим количеством автотранспорта.

Для решения поставленных Программой задач необходимо дополнительно за счет городского бюджета и других источников:

- реконструировать 105 км городских улиц и дорог;
- отремонтировать 35 км городских дорог;
- капитально отремонтировать 27 км городских дорог.

Таким образом, при успешной реализации намеченных мероприятий к 2025 году УДС г. Махачкалы по своему состоянию будет приведена в удовлетворительное состояние.

При этом необходимо отметить, что в Программе не учтен рост количества автотранспорта на рассматриваемую перспективу и снижение технических характеристик дорог под резко возрастающими нагрузками.

3.6. Проект "Разработка организации дорожного движения на улично-дорожной сети г. Махачкалы"

Основной целью проекта является снижение риска возникновения ДТП и использование более эффективных схем, методов организации дорожного движения, применение более совершенных технических средств организации дорожного движения и улучшение условий дорожного движения. Проектом предусматривается реализация комплекса мер технического и экономического характера, обеспечивающих, кроме основной цели - снижение риска ДТП, достижение следующих целей:

- сокращение числа ДТП и уменьшение тяжести их последствий;
- повышение скорости движения транспортных средств;
- уменьшение перепробегов транспортных средств;
- повышение экологической безопасности жителей города.

В первую очередь мероприятия по организации дорожного движения ориентированы на устранение мест концентрации ДТП, предотвращение заторов, выбор скоростных режимов с учетом особенностей улично-дорожной сети

и интенсивности транспортных потоков, сокращение числа аварийно-опасных ситуаций, совершенствование взаимодействия различных видов транспорта, в т.ч. электротранспорта.

Снижение дорожной составляющей в общем количестве ДТП и тяжести последствий ДТП будет достигаться также за счет улучшения транспортно-эксплуатационного состояния дорог и улучшения условий движения, в том числе на маршрутах движения общественного транспорта.

Основные мероприятия Программы предусмотрено реализовать за счет средств бюджетов всех уровней. Предложенные объемы финансирования Программы определены из сложившейся потребности в средствах на развитие и эксплуатацию сети автомобильных дорог г. Махачкалы.

В основу расчета стоимости дорожных работ по г. Махачкале положены укрупненные расценки, сложившиеся в дорожном хозяйстве Северо-Кавказского региона.

При этом:

- 1) стоимость работ по проектированию, строительству и ремонту автомобильных дорог и искусственных сооружений принята на основе данных, полученных в проектных организациях, используемых для расчетов смет;
- 2) стоимость работ по диагностике, паспортизации улично-дорожной сети, содержанию городских дорог получена из открытых источников информации - конкурсной документации о торгах.

Уточнение объемов и стоимости работ будет производиться в процессе реализации мероприятий Программы при разработке проектно-сметной документации, проведении конкурсных торгов и выполнении дорожных работ.

По результатам выполненных работ можно сделать вывод о том, что узким местом Программы является ее обеспеченность финансированием.

Программа предусматривает систему мероприятий, ориентированных на решение среднесрочных проблем дорожного хозяйства г. Махачкалы. При этом в рамках Программы должно быть обеспечено ежегодное составление плана инвестиционных и текущих расходов, в соответствии с которым должно осуществляться уточнение показателей Программы с учетом прогнозов расходов на городское дорожное хозяйство. В дополнение к этому корректировка

планов может проводиться с учетом изменения протяженности дорог и улиц всех уровней при передаче их с одного уровня на другой в соответствии с изменениями в классификации автомобильных дорог общего пользования.

Механизм реализации Программы

Реализация мероприятий Программы предполагает следующие этапы:

На 1-м этапе (2017-2018 гг.) предусматривается:

проведение необходимых изменений в дорожном хозяйстве города, реорганизация системы управления дорожным хозяйством, проведение инвентаризации дорог и улиц, преобразование системы финансирования дорожного хозяйства и подготовка необходимой информационной и нормативно-правовой базы, обеспечивающей условия реализации Программы;

разработка проектов реконструкции наиболее загруженных участков городской дорожной сети;

разработка проектов строительства новых дорог;

разработка проектов реконструкции второстепенных объектов городской дорожной сети, реализация первоочередных проектов реконструкции, строительства и ремонта городских дорог;

проведение работ по сохранению и улучшению транспортно-эксплуатационного состояния дорожной сети, уменьшению отставания по срокам ремонта дорог;

разработка проекта совершенствования содержания улично-дорожной сети.

На 2-м этапе (2019-2025 гг.) предусматривается:

проектирование и начало реализации наиболее сложных проектов реконструкции дорог, привлечение дополнительных средств для осуществления инвестиций в дорожное хозяйство;

развертывание работ по созданию сети второстепенных городских дорог с твердым покрытием;

обеспечение к 2025 г. регулярного восстановления ежегодного износа и повышение технического уровня территориальных и муниципальных дорог.

окончание реконструкции основных городских автомобильных магистралей и строительства дорог, не имеющих асфальтобетонного покрытия;

окончание ремонтных работ на дорогах городской сети в соответствии с программными мероприятиями.

В результате реализации Программы, улучшения дорожных условий и удовлетворения потребностей населения и экономики города в автомобильных перевозках будут созданы условия, содействующие ускорению социально-экономического развития г. Махачкалы. Улучшение транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог, повышение технического уровня дорожной сети города обусловят увеличение скоростей, удобства, безопасности и экономичности автомобильных перевозок и обеспечат в целом сокращение расходов на грузовые и пассажирские автомобильные перевозки на 15-20%, способствуя экономическому росту. В результате сокращения транспортных расходов сократятся издержки в социальной сфере, что будет способствовать росту производства и повышению уровня жизни населения.

3. Цели, задачи и целевые индикаторы программы комплексного развития транспортной инфраструктуры

В целях определения общего объема потребности в ресурсах для реализации приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» Комплексной программой предусматриваются мероприятия на магистральных дорогах и улицах города Махачкалы, участках автомобильных дорог федерального значения, проходящие по территории Махачкалинской агломерации, участках автомобильных дорог регионального значения, имеющие соединения с магистральными дорогами и улицами города Махачкалы, и центральные улицы населенных пунктов муниципальных районов Махачкалинской агломерации, находящиеся на автомобильных дорогах федерального и регионального значения, учитываемых настоящей программой.

На территории Махачкалинской агломерации за 2015 г. и 6 месяцев 2016 года зарегистрировано 12 мест концентрации дорожно-транспортных происшествий. В связи с тем что на части мест концентрации ДТП запланированы мероприятия в 2016 году, они не учтены в программе.

Программой предусмотрено выполнение ремонтных работ на сети дорог Махачкалинской агломерации с учетом межремонтных сроков и ликвидации количества автомобильных дорог не соответствующих нормативным требованиям.

Планируемые мероприятия по данной программе указаны в приложениях.

автомобильные дороги общего пользования регионального/ межмуниципального значения	км	справочный	62,4	62,4	62,4	62,4	62,4	62,4
автомобильные дороги общего пользования местного значения и улицы	км	справочный	811,0	811,0	811,0	811,0	811,0	811,0
Доля протяженности дорожной сети городских агломераций, соответствующих нормативным требованиям к их транспортно- эксплуатационному состоянию, в том числе	%	основной	36,30	45,92	59,63	63,5	78	85
автомобильные дороги общего пользования федерального значения	%	основной	52,51	66,34	100	100	100	100
автомобильные дороги общего пользования регионального/межмуниципал ьного значения	%	основной	50,8	78,0	100	100	100	100
автомобильные дороги общего пользования местного значения и улицы	%	основной	35,67	43,04	53,81	68,0	76,0	85

Количество мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети городских агломераций, в том числе на:									
	шт.	основной	225	174	100	85	55	15	
автомобильных дорог общего пользования федерального значения	шт.	основной	10	8	2	1	0	0	
Автомобильных дорог общего пользования регионального/межмуниципального значения	шт.	основной	17	10	6	3	1	0	
Автомобильных дорог общего пользования местного значения и улицы	шт.	основной	198	156	92	81	54	15	
Доля протяженности дорожной сети городских агломераций, работающих в режиме перегрузки в «час-пик»	%	показатель второго уровня	82	79	76	71	65	58	
Доля граждан, отметивших улучшение ситуации на дорожной сети городских агломераций (в части состояния дорожной сети и уровня безопасности дорожного движения), %	%	показатель второго уровня	0	25	43	51	62	75	

4. Комплексы мероприятий программы комплексного развития транспортной инфраструктуры

Объемы и источники финансирования мероприятий Программы определены на основе проведенного анализа имеющихся финансирования дорожной отрасли.

Предложения по источникам финансирования инвестиционных проектов, включенных в Программу, разработаны на основе целевой направленности этих проектов и анализа составляющих эффекта, получаемого в результате осуществления этих проектов, который позволяет выявить потребителей транспортных услуг, наиболее заинтересованных в реализации проектов.

В Программе предусмотрено финансирование инвестиций из следующих источников:

Объемы финансирования мероприятий подлежат ежегодному уточнению при разработке бюджетов различных уровней.

средства федерального бюджета, бюджета Республики Дагестан и муниципальных бюджетов;

инвестиции, предоставляемые в форме финансового или иного участия в уставном капитале совместных организаций, а также в форме прямых вложений (в денежной форме) международных организаций и финансовых институтов, государств, организаций различных форм собственности, частных лиц.

Средства федерального и республиканского бюджетов будут направляться в первую очередь на осуществление проектов и мероприятий:

обеспечивающих решение поставленных программой задач;

способствующих решению приоритетных социальных задач, имеющих общегосударственное значение;

обеспечение безопасности дорожного движения.

5. Механизм реализации, организация управления реализацией программы комплексного развития транспортной инфраструктуры и контроль за ходом ее реализации

Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий, обеспечивающих отбор участников, определение источников финансирования и создание условий для реализации наиболее важных проектов, предусмотренных Программой.

Одной из первоочередных задач Программы является рациональное использование финансовых и иных ресурсов, имеющихся в распоряжении федеральных органов государственной власти, органов государственной власти Республики Дагестан, муниципальных образований, а также привлечение в возрастающем масштабе дополнительных ресурсов из частного сектора экономики.

В основу Программы положен принцип соответствия выделяемых ресурсов, компетенции и сферы ответственности ее участников.

Для эффективной реализации Программы Агентство по дорожному хозяйству Республики Дагестан выступает государственным заказчиком по финансированию мероприятий Программы, также в соответствии с целями, задачами Программы Агентство по дорожному хозяйству Республики Дагестан осуществляет полный операционный и целевой контроль эффективности мероприятий Программы.

Агентство по дорожному хозяйству Республики Дагестан формирует список затрат на реализацию мероприятий Программы в части дорог регионального значения.

По дорогам муниципального значения муниципальные образования представляют в Агентство по дорожному хозяйству Республики Дагестан проектно-сметную документацию в установленные сроки с целью своевременного рассмотрения возможности финансирования указанных объектов.

Агентство по дорожному хозяйству Республики Дагестан по итогам реализации Программы составляет:

Ежегодный отчет о ходе работ по реализации Программы и эффективности использования финансовых средств в составе докладов в соответствии с установленным порядком.

К сводному отчету за год должна быть приложена информация о невыполненных мероприятиях.

В случае существенных расхождений между плановыми и фактическими значениями показателей эффективности целевых программ Агентством по дорожному хозяйству Республики Дагестан проводится анализ факторов, повлиявших на такие расхождения. При анализе выделяются внутренние факторы, на которые можно было повлиять, и внешние, не зависящие от Агентства по дорожному хозяйству Республики Дагестан.

Агентством по дорожному хозяйству Республики Дагестан должна быть обеспечена достоверность сведений о ходе реализации Программы, включая достижение ее индикаторов, и расходах по направлениям и источникам финансирования.