



СОВЕТ ДЕПУТАТОВ ГОРОДА НОВОСИБИРСКА  
**РЕШЕНИЕ**

От 26.09.2018

г. Новосибирск

№ 660

О Программе комплексного развития  
транспортной инфраструктуры города  
Новосибирска на 2018 – 2030 годы

В целях обеспечения сбалансированного, перспективного развития транспортной инфраструктуры города Новосибирска в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения, на основании Градостроительного кодекса Российской Федерации, в соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», Генеральным планом города Новосибирска, утвержденным решением Совета депутатов города Новосибирска от 26.12.2007 № 824, руководствуясь статьей 35 Устава города Новосибирска, Совет депутатов города Новосибирска РЕШИЛ:

1. Утвердить Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры города Новосибирска на 2018 – 2030 годы (приложение).
2. Решение вступает в силу на следующий день после его официального опубликования.
3. Контроль за исполнением решения возложить на постоянную комиссию Совета депутатов города Новосибирска по градостроительству, постоянную комиссию Совета депутатов города Новосибирска по городскому хозяйству.

Председатель Совета депутатов  
города Новосибирска

Мэр города Новосибирска

Д. В. Асанцев

А. Е. Локоть

Приложение  
к решению Совета депутатов  
города Новосибирска  
от 26.09.2018 № 660

**ПРОГРАММА**  
**комплексного развития транспортной инфраструктуры**  
**города Новосибирска на 2018 – 2030 годы**

**1. Паспорт Программы комплексного развития транспортной**  
**инфраструктуры города Новосибирска на 2018 – 2030 годы**

Наименование Программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры города Новосибирска на 2018 – 2030 годы
Основание для разработки Программы	Градостроительный кодекс Российской Федерации; постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»; Генеральный план города Новосибирска, утвержденный решением Совета депутатов города Новосибирска от 26.12.2007 № 824 (далее – Генеральный план); региональные нормативы градостроительного проектирования Новосибирской области, утвержденные постановлением Правительства Новосибирской области от 12.08.2015 № 303-п; Местные нормативы градостроительного проектирования города Новосибирска, утвержденные решением Совета депутатов города Новосибирска от 02.12.2015 № 96
Заказчик Программы и его местонахождение	Муниципальное казенное учреждение города Новосибирска «Управление дорожного строительства», 630005, город Новосибирск, ул. Фрунзе, 96
Разработчик Программы и его местонахождение	Открытое акционерное общество «Российский институт градостроительства и инвестиционного развития «Гипрогор», 119331 город Москва, проспект Вернадского, 29
Цель и задачи Программы	Цель: сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры города Новосибирска в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения. Задачи: обеспечение безопасности, качества и эффективности

	<p>транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее – субъекты экономической деятельности), на территории города Новосибирска;</p> <p>обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии нормативами градостроительного проектирования;</p> <p>обеспечение развития транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности – в перевозке пассажиров и грузов на территории города Новосибирска (далее – транспортный спрос);</p> <p>развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в городе Новосибирске;</p> <p>создание условий для управления транспортным спросом;</p> <p>создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;</p> <p>создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;</p> <p>создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения;</p> <p>обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры</p>
<p>Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры на расчетный срок</p>	<p>1. Показатели, характеризующие объем реконструкции и строительства объектов транспортной инфраструктуры:</p> <p>1.1. Железнодорожный транспорт: обустройство пешеходных подходов к железнодорожным остановочным пунктам – 37 ед.</p> <p>1.2. Воздушный транспорт: вертолетные площадки – 7 ед.;</p> <p>1.3. Метрополитен: линии метрополитена – 22,46 км; станции метрополитена – 18 ед.;</p> <p>количество электродепо – 2 ед.</p> <p>1.4. Наземный рельсовый общественный транспорт: длина трамвайных путей – 98,50 км; длина реконструируемых путей – 18,79 км;</p> <p>1.5. Наземный безрельсовый общественный транспорт:</p>

	<p>длина выделенных полос движения – 78,59 км.</p> <p>1.6. Улично-дорожная сеть: протяженность автомобильных дорог – 1775,691 км, в том числе: строительство – 57,008 км; реконструкция – 33,527 км; количество транспортно-пересадочных узлов – 15 ед.; количество автовокзалов - 2 ед.; количество автостанций – 6 ед.</p> <p>1.7. Развязки: количество развязок – 51 ед.</p> <p>1.8. Мосты: количество автодорожных мостов через реки – 7 ед.;</p> <p>1.9. Велосипедный транспорт: количество велодорожек – 13 ед., протяженность – 20,732 км.</p> <p>1.10. Парковочное пространство: количество машино-мест на перехватывающих парковках – 42073 ед.</p> <p>1.11. Грузовой транспорт, транспортные средства коммунальных и дорожных служб: количество площадок отстоя грузового транспорта на въездах в город Новосибирск – 4 шт.</p> <p>2. Показатели, характеризующие эффективность функционирования транспортной инфраструктуры: уменьшение суммарных затрат времени населения на все передвижения с использованием моторизированных способов передвижения на 12 %; уменьшение средних затрат времени всех передвижений в час-пик по трудовым целям на 22,7 %; уменьшение доли всех передвижений на индивидуальном транспорте на 17 %; увеличение доли всех передвижений на общественном транспорте на 23,3 %; доля всех передвижений на велосипеде – 0,002 %; доля всех передвижений пешком – 8,5 %; уменьшение количества дорожно-транспортных происшествий на 23,3 %</p>
Сроки и этапы реализации Программы	<p>2018 – 2030 годы, в том числе: I этап – 2018 – 2022 годы; II этап – 2023 – 2030 годы</p>
Укрупненное описание	<p>1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта:</p>

<p>запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры (групп мероприятий, подпрограмм, инвестиционных проектов)</p>	<p>1.1. Железнодорожный транспорт: обустройство пешеходных подходов к железнодорожным остановочным пунктам – повышение качества транспортного обслуживания и доступности станции для всех категорий пассажиров (10 шт.);</p> <p>1.2. Воздушный транспорт: строительство вертолетных площадок – улучшение условий эвакуации пострадавших (2 шт.).</p> <p>2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов:</p> <p>2.1. Формирование транспортно-пересадочных узлов – обеспечение безопасного и комфортного обслуживания пассажиров в местах их пересадок с одного вида транспорта на другой (8 шт.).</p> <p>2.2. Метрополитен: проектирование и строительство электродепо «Волочаевское» – обеспечение дальнейшего развития метрополитена и выполнения сопутствующих мероприятий (1 шт.); строительство станций метрополитена – обеспечение гарантированного и надежного транспортного обслуживания в часы-пик и в условиях зимнего периода (5 шт.); строительство линии метрополитена – обеспечение гарантированного и надежного транспортного обслуживания в часы-пик и в условиях зимнего периода очаговых площадок жилищного строительства, жилмассивов и микрорайонов, не имеющих прямого сообщения наземным транспортом – 6,56 км.</p> <p>2.3. Наземный рельсовый общественный транспорт: строительство трамвайных линий – обеспечение гарантированного и надежного транспортного обслуживания территорий, протяженность – 32,3 км; реконструкция трамвайных линий – восстановление и улучшение предоставляемого уровня комфорта и удобств, протяженность – 18,79 км;</p> <p>2.4. Наземный безрельсовый общественный транспорт: обустройство выделенных полос движения - повышение эффективности провозной способности автобуса, протяженность – 74,3 км; строительство автовокзала – развитие региональных транспортных связей (1 шт.). строительство автостанции – развитие региональных транспортных связей (1 шт.).</p> <p>3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства:  обустройство 7 перехватывающих парковок;  внедрение платной парковки в центральной части Новосибирска.</p> <p>4. Мероприятия по развитию инфраструктуры для пешеходного и велосипедного движения:  строительство велосипедных дорожек, общая протяженность – 17,98 км.</p> <p>5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб:  создание грузового каркаса улично-дорожной сети;  обустройство площадок отстоя грузового транспорта на въездах в город Новосибирск;  строительство индустриальных логистических парков (складские комплексы общего пользования, без учёта складских комплексов производственных компаний);  развитие площадок для отстоя и обслуживания коммунальной техники.</p> <p>6. Мероприятия по развитию сети дорог:</p> <p>6.1. Улично-дорожная сеть:  строительство автомобильных дорог – увеличение плотности сети дорог и улучшение коммуникативной функции внутри городского округа, протяженность – 57,008 км;  реконструкция автомобильных дорог – восстановление и улучшение предоставляемого уровня комфорта и удобств, снижение уровня дорожно-транспортных происшествий, протяженность – 33,527 км;</p> <p>6.2. Транспортные развязки – обеспечение безопасности при помощи вертикального разведения транспортных потоков без возможности столкновения (10 шт.)</p> <p>6.3. Мостовые переходы – снижение нагрузки существующих мостов, обеспечение связи берегов, беспрепятственное пересечение естественных и искусственных преград, в том числе:  мостовые переходы через реку Обь – 2 шт.;  мостовые переходы через реку Иню – 1 шт.;  мостовые переходы прочие (в том числе пешеходные) – 1 шт.;</p> <p>6.4. Путепроводы – обеспечение безопасности при помощи вертикального разведения транспортных потоков без возможности столкновения (5 шт.).</p> <p>6.5 Тоннели – обеспечение безопасности при помощи</p>
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>вертикального разведения транспортных потоков без возможности столкновения (2 шт.).</p> <p>7. Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения:</p> <p>проведение профилактических мероприятий по безопасности дорожного движения в образовательных учреждениях в рамках уроков ОБЖ и внеклассных мероприятий;</p> <p>обновление дорожной разметки на пешеходных переходах вблизи детских образовательных учреждений;</p> <p>установка пешеходных ограждений вблизи детских образовательных учреждений и мест массового скопления людей</p>
<p>Объемы и источники финансирования Программы</p>	<p>Общий объем финансирования Программы на 2018 – 2030 годы (в ценах соответствующих лет) составляет 137 448 529 тыс. руб., в том числе:</p> <p>за счет средств федерального бюджета – 68 349 406 тыс. руб.,</p> <p>за счет средств областного бюджета – 29 437 672 тыс. руб.;</p> <p>за счет средств городского бюджета – 34 996 575 тыс. руб.; за счет средств внебюджетных источников – 4 664 876 тыс. руб.</p>

## **2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры города Новосибирска**

### **2.1. Анализ положения Новосибирской области в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ города Новосибирска в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации**

Новосибирская область расположена на юго-востоке Западно-Сибирской равнины. Площадь территории области 178 тыс. км<sup>2</sup>. Протяжённость области с запада на восток — 642 км, с севера на юг — 444 км. Новосибирская область занимает центральное место в западной, наиболее заселенной и урбанизированной, части Сибирского федерального округа.

Город Новосибирск является административным центром Новосибирской области и Сибирского федерального округа, а также центром Новосибирской агломерации.

Город находится на юго-востоке Новосибирской области и Западно-Сибирской равнины. Площадь территории города – 50040 гектаров, протяженность с севера на юг – 43 км, с запада на восток – 25 км.

Город Новосибирск является крупнейшим транспортно-логистическим узлом Сибири, где сходятся железные дороги алтайского и кузбасского направлений и транссибирская железнодорожная магистральная линия.

### **2.2. Социально-экономическая характеристика города Новосибирска, характеристика градостроительной деятельности на территории города Новосибирска, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса**

Город Новосибирск является третьим по численности населения городом Российской Федерации, его постоянное население на 01.01.2017 года составляло 1602,9 тыс. человек.

Демографическая ситуация в городе Новосибирска характеризуется процессом роста населения. С 2011 года прирост населения составил 130 тыс. чел.: с 1,47 млн. человек на 01.01.2011 до 1,6 млн. чел на 01.01.2017. Согласно демографическому прогнозу население Новосибирска к 2030 году вырастет до 1780 тыс. человек, что соответствует среднему варианту демографического прогноза городского населения Новосибирской области, сделанному Территориальным органом Федеральной службы государственной статистики по Новосибирской области.

Основу экономической базы города Новосибирска составляют промышленность, торговля и сфера услуг, транспорт, строительство, наука и научное обслуживание. Город успешно развивается при отсутствии крупных ресурсодобывающих предприятий, что отличает его от большинства крупных городов Сибири.

В городе осуществляют деятельность 108,4 тыс. предприятий и организаций



и 45,1 тыс. индивидуальных предпринимателей. В экономике города занято более 800 тыс. человек, из них более половины работает на крупных и средних предприятиях и в организациях города, около четверти – в малых и микропредприятиях.

Особенность промышленности города состоит в том, что в нем отсутствует сырьевая отрасль, на 90 % промышленные предприятия Новосибирска – обрабатывающие. Высокого уровня достигли оборонная, авиационная, ракетно-космическая промышленность, радиоэлектроника, производство средств связи. На предприятиях ведутся прикладные разработки в области нанотехнологий, микроэлектроники, лазерных, био-, лучевых, информационных технологий. В настоящее время производство промышленной продукции растет в городе быстрее, чем в целом по стране. Благодаря большому научному потенциалу города Новосибирск является научным центром Сибири.

Главные планировочные факторы, определяющие территориальное развитие и своеобразие сложившейся структуры города Новосибирска:

структура, образуемая трассой Транссибирской железнодорожной магистрали и примыкающих путей;

ось, образуемая рекой Обь с притоками;

сохранившиеся лесные массивы и водные пространства;

значительные по площади промышленные зоны в местах концентрации крупных градообразующих промышленных предприятий и объектов инженерной инфраструктуры;

магистральная улично-дорожная сеть, линии и станции метрополитена;

размещение исторически сложившегося общегородского центра;

трассировка общегородских магистральных улиц, выполняющих роль композиционного и планировочного каркаса города.

В связи с нерациональным расположением ряда промышленных объектов город имеет сложносочиненную структуру. Были потеряны ценные площадки для городского развития. Связь некоторых частей внутри города затруднена, что вызывает определенные территориальные проблемы.

В настоящее время основные мероприятия в городе направлены на улучшение структурной связанности территории путем преобразования планировочной структуры и транспортной инфраструктуры. Следует развивать систему озеленения городских территорий, создавая «зеленый каркас», что позволит проявить потенциал береговой (пойменной) зоны города. Административные меры и планировочные решения в области транспортной инфраструктуры позволят улучшить структурную связь территории городского округа.

Улично-дорожная сеть (далее – УДС) города Новосибирска как базовый элемент градостроительной структуры за все время существования города прошла ряд эволюционных изменений. Улично-дорожная сеть была устроена по квадратно-гнездовому принципу вокруг центральной оси – Николаевского (Красного) проспекта. Первые генеральные планы города сохраняли развитие УДС в этой же градостроительной логике. Карты города 1955 и 1975 годов фиксируют бурный рост новой застройки уже на обоих берегах реки Оби, причем

дислокация новых пятен застройки не была подчинена задаче оптимизации транспортной работы в городе. На этом этапе наметился «догоняющий» тренд развития УДС города по отношению к его градостроительному развитию, что не было критичным из-за тотальной ориентации города на общественный транспорт. В 1980-х, и особенно в 2000-х годах темпы градостроительного развития и его хаотичные векторы окончательно оторвались от темпов и планов развития УДС, что в комплексе с растущей автомобилизацией предопределило существующую транспортную ситуацию в городе.

Градостроительная деятельность на территории города Новосибирска осуществляется на основании:

схемы территориального планирования Новосибирской агломерации Новосибирской области, утвержденной постановлением Правительства Новосибирской области от 28.04.2014 № 186-п;

Генерального плана;

государственных программ и стратегий социально-экономического развития;

ведомственных целевых и муниципальных программ.

Программа позволит объединить и упорядочить существующие мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры, реализация которых заложена в документах планирования различного уровня.

Оценка транспортного спроса населения города Новосибирска произведена путем оценки объемов передвижений жителей следующими способами:

на индивидуальном транспорте;

на общественном транспорте;

на велосипеде;

пешком.

По результатам моделирования существующей транспортной ситуации в городе Новосибирске в утренний час пик были рассчитаны значения долей транспортных передвижений от суммарного количества передвижений, полученного в результате калибровки модели в пиковый период, которое составило около 184 тыс. (таблица 1).

Таблица 1

№ п.	Способ передвижения	Доля передвижений
1	2	3
1	На индивидуальном транспорте	0,467
2	На общественном транспорте	0,43
3	На велосипеде	0,001
4	Пешком	0,102

Транспортный спрос на УДС характеризуется загрузкой участков, определенной на основе макромодели. Сложившиеся условия дорожного движения в Новосибирске характеризуются затруднениями, однако пока не наблюдается заторов продолжительностью более 2 часов. Доля участков УДС, работающих в режиме перегрузки в часы пик, составляет 38 %.

Проблемы дорожных заторов происходят не только из-за недостаточного уровня развития УДС. Во многом они обусловлены направлением основных потоков (трудовые маятниковые миграции с окраин города и из Ленинского и Кировского районов в Центральный и Железнодорожный районы), что создает неравномерную нагрузку на отдельных участках.

Несовершенными являются схемы организации дорожного движения на таких ключевых развязках, как площадь Инженера Будагова, развязка Большевицкая ул. – Октябрьский мост, узел Площадь Энергетиков – Площадь Труда, площадь Карла Маркса. Перегрузки на данных пересечениях влекут за собой эффект «ударной волны» лучами по всем направлениям, приходящимся на указанные развязки. Подходящие к данным развязкам улицы, имеющие запас пропускной способности, оказываются в заторовых ситуациях.

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

### **2.3.1. Воздушный транспорт**

Вблизи города Новосибирска располагается один из крупнейших аэропортов Российской Федерации – Толмачево (пассажиропоток в 2016 году – 4097490 пассажиров, 8 место в России). Толмачево – крупнейший в восточной части страны транзитный авиаузел на важнейших направлениях между Европой и Азией. Пропускная способность на внутренних авиалиниях составляет 1800 пассажиров в час, на международных – 1300 пассажиров в час. Аэропорт имеет две взлетно-посадочные полосы I и II категории ИКАО. Аэропорт связан регулярными рейсами с большинством крупных аэропортов России и стран СНГ, а также с рядом стран дальнего зарубежья (Китай, Германия, Турция и другие).

### **2.3.2. Железнодорожный транспорт**

Через территорию Новосибирска проходит несколько магистральных линий железнодорожного транспорта общероссийской колеи 1520 мм с пассажирским движением в пригородном и дальнем сообщении. Конфигурация железнодорожных линий образует кольцевую структуру в пределах города, с двумя мостовыми переходами через реку Обь (в однопутном и двухпутном исчислении). Все радиальные ходы электрифицированы на постоянном токе (1,5 – 3 кВ). Протяженность железных дорог в границах городского округа превышает 110 км (без учета параллельных путей). Вокзал Новосибирск-Главный является одним из крупнейших в России: он занимает площадь около 29 тыс. кв. м и может вмещать одновременно до 3,9 тыс. пассажиров.

С целью развития железнодорожных перевозок в пригородно-городском сообщении в ближайшие годы планируется установить турникетные комплексы на остановочной железнодорожной платформе «Центр», а также открыть новую железнодорожную станцию за станцией Иня-Восточная. При этом в среднесрочной инвестиционной программе ОАО «РЖД» на 2017 – 2019 годы

мероприятий по повышению пропускной способности железнодорожных участков и станций в пределах города Новосибирска не запланировано.

### 2.3.3. Автомобильный транспорт

В структуре транспортного потока на улицах города Новосибирска преобладают легковые автомобили, доля которых составляет 80 – 90 % от общего потока, доля грузовых автомобилей – 5 – 10 %, а доля автобусов – 6 – 10 %. В структуре грузового потока доля автомобилей грузоподъемностью до 6 т составляет 90 – 95 %, доля тяжелых машин (грузоподъемностью более 10 т) не превышает 1 %, а доля автомобилей грузоподъемностью 6 – 10 т составляет порядка 6 %.

В структуре транспортного потока на мостах преобладают легковые автомобили, доля которых составляет 75 – 80 % от общего потока, доля грузовых автомобилей представлена 15 – 20 %, а доля автобусов не превышает 8 %. В структуре грузового потока доля автомобилей грузоподъемностью до 6 т достигает 70 %, доля тяжелых машин (грузоподъемностью более 10 т) – 20 – 22%, а доля автомобилей грузоподъемностью 6 – 10 т составляет 8 – 10%. Присутствие машин с высокой грузоподъемностью объясняется разрешением использовать мостовые переходы для грузового движения и для пропуска транзитного транспорта.

Интенсивность движения транспортных потоков на выезде из города достигает от 3000 до 6000 физ. ед./час в оба направления. В структуре транспортного потока доля легковых автомобилей составляет 70 – 75 % от общего потока, доля грузовых автомобилей – 20 – 25%, а доля автобусов – 5 – 7 %. В структуре грузового потока доля автомобилей грузоподъемностью до 6 т достигает 65 – 70%, доля тяжелых машин (грузоподъемностью более 10 т) – 25 – 30 %, а доля автомобилей грузоподъемностью 6 – 10 т составляет 5 – 8 %.

Разделение транспортных средств в общем потоке по видам представлено в таблице 2.

Таблица 2

№ п.	Вид транспортного средства	Процент в общем потоке, %
1	2	3
1	Легковые автомобили	85,0 %
2	Грузовые автомобили > 6т	7,2 %
3	Грузовые автомобили 6 – 10 т	0,5 %
4	Грузовые автомобили <10 т	0,1 %
5	Автобусы и общественный транспорт	7,2 %

### 2.3.4. Общественный транспорт

Распределение пассажиропотоков на общественном транспорте представлено с учетом следующих транспортных систем:

автобусы;

маршрутные такси;

троллейбусы;  
метро;  
трамвай;  
пригородная железная дорога.

Среднее обобщенное время передвижения на общественном транспорте в утренний час пик составляет 42 минуты.

Информация о распределении количества поездок по системам общественного транспорта в утренний час пик представлена в таблице 3.

Таблица 3

№ п.	Система общественного транспорта	Количество поездок
1	2	3
1	Автобус	46728
2	Метро	18422
3	Маршрутное такси	36071
4	Железная дорога	1553
5	Трамвай	25034
6	Троллейбус	15849

#### **2.4. Характеристика сети дорог, параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением, экологическая нагрузка на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери), оценка качества содержания дорог**

Протяженность УДС города Новосибирска составляет 1700 км, протяженность магистральной УДС города Новосибирска составляет 749 км.

В городе расположено 38 пешеходных мостов, 40 автомобильных мостов и путепроводов, в том числе 3 мостовых перехода через реку Обь: Октябрьский (сдан в эксплуатацию в 1955 году), Димитровский (сдан в эксплуатацию в 1978 году) и Бугринский (сдан в эксплуатацию в 2014 году).

Количество официально доступных для паркования автотранспорта парковочных мест составляет 40773. Наибольшее число парковочных мест расположено в Центральном районе города Новосибирска.

Текущий уровень развития УДС города Новосибирска является недостаточным для удовлетворения ежедневных транспортных потребностей населения.

Коэффициент Дубелира (отношение площади УДС к площади города) в границах города крайне низок и составляет 0,08. Это объясняется наличием значительной площади незастроенных и неосвоенных территорий, особенно в составе Первомайского, Советского, Ленинского и Заельцовского районов.

Плотность УДС Новосибирска составляет 3,37 км/км<sup>2</sup> (1,49 км/км<sup>2</sup> для магистральной УДС). Данное значение является относительно неплохим по сравнению с другими городами Российской Федерации, однако не достигает

рекомендуемого нормативами значения в  $4 \text{ км/км}^2$ . Площадь УДС, приходящаяся на 1 автомобиль на 2017 год:  $26 \text{ м}^2/1$  автомобиль.

Сводные параметры, характеризующие УДС города Новосибирска, приведены в таблице 4.

Таблица 4

№ п.	Наименование показателя	Единица измерения	Значение
1	2	3	4
1	Протяженность УДС	км	1700
2	Протяженность магистральной УДС	км	749
3	Коэффициент Дубелира	-	0,08
4	Плотность УДС	$\text{км/км}^2$	3,37
5	Плотность магистральной УДС	$\text{км/км}^2$	1,49
6	Автомобилизация	автомобиль/1000 жителей	270
7	Площадь УДС, приходящаяся на 1 автомобиль	$\text{м}^2/1$ автомобиль	26

К интегральным показателям параметров дорожного движения относятся:  
 суммарное количество передвижений с использованием индивидуального транспорта;

суммарное количество передвижений с использованием грузового транспорта;

суммарный объем километров пробега индивидуального транспорта;

суммарный объем километров пробега грузового транспорта.

По результатам моделирования были установлены значения перечисленных выше параметров для утреннего часа пик (таблица 5).

Таблица 5

Суммарное количество передвижений в утренний час пик, ед.	
Индивидуальный транспорт	Грузовой транспорт
84792	5518
Суммарный объем километров пробега в утренний час пик, км	
Индивидуальный транспорт	Грузовой транспорт
976053	191214

Характеристики условий дорожного движения на основных элементах УДС города Новосибирска приведены в таблице 6.

Таблица 6

№ п.	Наименование элемента УДС	Минимальная скорость в час пик, км/ч	Пиковая интенсивность, автомобилей в час	Пропускная способность, автомобилей в час	Коэффициент загрузки, %
1	2	3	4	5	6
1	Площадь Инженера	3	7743	6900	112

1	2	3	4	5	6
	Будагова				
2	Ул. Большевистская	3	3407	3100	110
3	Ул. Фабричная	3	2135	2350	91
4	Ул. Владимировская	5	2290	2100	109
5	Димитровский мост	10	4300	4500	96
6	Проезд Энергетиков	10	3617	4500	80
7	Площадь Энергетиков	5	4622	4400	105
8	Ул. Станционная	10	1932	2350	82
9	Площадь Труда	5	2620	2300	114
10	Ул. Станиславского	15	2505	4000	63
11	Проспект Карла Маркса	10	1750	2200	80
12	Ул. Ватутина	7	1900	2350	81
13	Ул. Немировича-Данченко	5	2552	2800	91
14	Ул. Сибиряков-Гвардейцев	10	1726	2350	73
15	Октябрьский мост	7	4606	4750	97
16	Ул. Восход	7	2349	2350	100
17	Ул. Кирова	15	1968	3000	66
18	Ул. Ипподромская	10	3105	3600	86
19	Красный Проспект	15	1923	3000	64
20	Ул. Нарымская	7	2970	3500	85
21	Ул. Дуси Ковальчук	10	1741	2350	74

Информация об экологической нагрузке на окружающую среду от автомобильного транспорта содержится в разделе 2.10 Программы.

Экономический ущерб от ухудшения условий движения на УДС можно оценить, как произведение суммы часов простоя в заторах и средней часовой ставки заработной платы.

Для оценки ущерба используются следующие данные:

- 1) простой в пробках автомобилиста каждый рабочий день – 37 минут;
- 2) количество рабочих дней в году – 230 дней;
- 3) простой в пробках автомобилиста Новосибирска в год – 140 часов
- 3) средняя часовая ставка заработной платы –  $30150/160=188$  руб./час.

Экономический ущерб от дорожных заторов в Новосибирске в год:

$$140 * 188 * 0,5 * 596372 = 15,7 \text{ млрд. руб. в год.}$$

Содержание дорог в городе Новосибирске осуществляется в соответствии с постановлением мэрии города Новосибирска от 08.07.2013 № 6455 «Об утверждении Порядка организации работ по содержанию улично-дорожной сети города Новосибирска».

Техническое и эксплуатационное состояние УДС не всегда можно назвать удовлетворительным: лишь 23,47 % автомобильных дорог общего пользования местного значения и улиц соответствуют нормативным требованиям к их транспортно-эксплуатационному состоянию.

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

Анализ состава парка транспортных средств представлен в таблице 7.

Таблица 7

Принадлежность транспортных средств	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Легковые автомобили, единиц									
Физические лица	274447	307088	318366	335808	361165	387459	412956	423965	414277
Юридические лица	9183	10829	11102	11699	13382	14773	16177	17168	16742
Всего	283630	317917	329468	347507	374547	402232	429133	441133	431019
Автобусы, единиц									
Физические лица	984	1105	1102	1127	1110	1132	1182	1253	1318
Юридические лица	1418	1439	1505	1487	1425	1387	1404	1419	1423
всего	2402	2544	2607	2614	2535	2519	2586	2672	2741
Мототехника, единиц									
Физические лица	7535	7563	7374	7405	7528	7741	8159	8212	8584
Юридические лица	35	27	17	26	27	25	24	32	33
Всего	7570	7590	7391	7431	7555	7766	8183	8244	8617
Итого	293602	328051	339466	357552	384637	412517	439902	452049	442377



Уровень автомобилизации в городе Новосибирске представлен в таблице 8.

Таблица 8

Годы	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Количество автомобилей на 1000 человек	204	228	224	236	246	260	274	278	269

Информация об обеспеченности парковочными местами магистральных улиц в районах города Новосибирска представлена в таблице 9.

Таблица 9

№ п.	Наименование района города Новосибирска	Количество парковочных мест
1	2	3
1	Заельцовский	5767
2	Калининский	4962
3	Центральный	8717
4	Железнодорожный	3664
5	Ленинский	5861
6	Кировский	2847
7	Октябрьский	2506
8	Дзержинский	3718
9	Советский	1848
10	Первомайский	883
Итого:		40773

Для оценки обеспеченности рабочих мест и жилья парковками был проведен анализ парковочных емкостей по морфотипам застройки по транспортным районам, освоенными типичной многоэтажной застройкой, по результатам которого сделан вывод о недостаточности существующего количества парковочных мест для легкового автотранспорта. Достигнутый уровень автомобилизации привел к существенным проблемам с организацией хранения автомобилей, пространственные резервы размещения парковочных мест фактически исчерпаны, что обусловлено морфотипом массовой застройки. По состоянию на 2017 год дефицит машиномест для рабочих поездок составляет порядка 26 тыс. и имеет тенденцию к увеличению.

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

### **2.6.1. Железнодорожный транспорт**

Пассажирские перевозки в пригородно-городском сообщении осуществляются АО «Экспресс-Пригород» по 4 направлениям. В разрезе направлений перевозок доминирует Южное, по которому осуществляется перевозка 57 % пассажиров пригородно-городского сообщения.

Пригородно-городское железнодорожное сообщение Новосибирского узла не имеет качественной инфраструктуры: отсутствуют высокие посадочные

платформы (за исключением станции Новосибирск-Главный) и ряд ключевых соединительных ветвей. При этом с остановочными пунктами в пределах города созданы транспортно-пересадочные узлы (ТПУ) на три станции метрополитена (Речной Вокзал, Гагаринская и пл. Гарина-Михайловского), а также два межнаправленческих ТПУ на ст. Правая Обь/Центр и Иня-Южная.

Центральная станция узла Новосибирск-Главный в 2016 году отправила 3277,4 тыс. пассажиров, при этом в пределах города наиболее интенсивное сообщение она имеет с тремя станциями: Матвеевка, Сеятель и Первомайская.

Общий пассажирооборот станций, расположенных в черте города, и их пассажирооборот со станцией Новосибирск-Главный представлен в таблице 10.

Таблица 10

№ п.	Станция	Пассажирооборот, тыс. чел.	Пассажирооборот в сообщении со станцией Новосибирск-Главный, тыс. чел.
1	2	3	4
1	Жилмассив	609	72
2	Западная площадка	836	79
3	Звездная	257	28
4	Инская	548	88
5	Инструментальный	139	2
6	Иня	776	98
7	Иня восточная	57	11
8	Ипподром	524	84
9	Камышенская	505	36
10	Левая Обь	37	2
11	Матвеевка	1391	155
12	Нижняя Ельцовка	156	16
13	Новогодняя	773	98
14	Новосибирск-Восточный	663	43
15	Новосибирск-Главный	6544	0
16	Новосибирск-Западный	1252	90
17	Новосибирск-Южный	902	23
18	Обское море	302	26
19	Первомайская	1224	173
20	Плехановская	181	17
21	Правая Обь	1147	4
22	Речной вокзал	5618	12
23	Речпорт	49	4
24	Сеятель	2111	163
25	Сибирская	932	85
26	Центр	1687	8
27	Юность	94	12
28	Речуновка	66	5

29	Береговая	171	16
30	Обь	175	29

В настоящее время полностью конкурентоспособным по сравнению с автомобильным транспортом по стоимости поездки и временным затратам является Южное направление, в первую очередь, из-за затруднительного движения в часы-пик по улице Большевистской.

### 2.6.2. Автобусный транспорт

В 2017 году автобусные перевозки в Новосибирской агломерации осуществлялись по 220 маршрутам операторами различной формы собственности (таблица 11).

Таблица 11

№ п.	Вид сообщения	Число маршрутов
1	2	3
1	Городское (коммерческие перевозчики)	55
2	Городское (муниципальные перевозчики)	17
3	Пригородное	49
4	Областные перевозчики	99
	Итого	220

В структуре выпуска автобусов (всех форм собственности) преобладают автобусы малого класса (58 %), 41 % составляют автобусы большого класса.

В структуре парка муниципального казенного предприятия города Новосибирска «Пассажирское автотранспортное предприятие № 4» преобладают автобусы большой вместимости МАЗ-103 и МАЗ-104, а также эксплуатируются 12 автобусов НефАЗ-5299 на компримированном природном газе.

В структуре парка коммерческих перевозчиков наибольшую численность имеют автобусы производства ООО «Павловский автомобильный завод», а также микроавтобусы ГАЗ-3221 («Газель») и Ford Transit. Автобусов большой вместимости НефАЗ и ЛиАЗ (помимо прочих этого же класса вместимости) насчитывается порядка 520 единиц.

По эксплуатируемому парку подвижного состава доминирующее положение на рынке автобусных перевозок города Новосибирска занимают муниципальные перевозчики муниципальное казенное предприятие города Новосибирска «Пассажирское автотранспортное предприятие № 4» и муниципальное унитарное предприятие города Новосибирска «Пассажирское автотранспортное предприятие № 5». Из коммерческих перевозчиков парк более 30 автобусов эксплуатируют 13 организаций, наибольшую долю имеют ООО «Диаманд-1», ООО «Новосибирскпрофстрой-ПАТП-1» и ООО «ГАПП-6».

В 2016 году автобусами всех форм собственности в Новосибирске перевезено более 285 млн. пассажиров.

### 2.6.3. Троллейбусный транспорт

Троллейбусная сеть охватывает большинство районов города и не образует автономных компонентов (несвязанных участков). Протяженность контактной сети составляет 125,7 км. Парк троллейбусов составляет 286 единиц, из которых 248 технически исправных и 231 выпускаются на 13 маршрутах. За последние годы число троллейбусов в городе существенно сократилось. В результате образовался значительный профицит машиномест хранения троллейбусов: укомплектованность парком только 52% от вместимости депо (таблица 12).

Таблица 12

№ п.	Наименование депо	Дата ввода	Вместимость	Численность парка	Объем перевозок в 2016 году (тыс. пассажиров)	
					Всего	На 1 троллейбус
1	2	3	4	5	6	7
1	Дзержинское	1957	100	76	16886	222
2	Заельцовское	1976	100	77	12107	157
3	Ленинское	1988	100	64	11584	181
4	Кировское	1962	130	69	10354	150

Из 13 маршрутов наиболее востребованы № 24, № 23, № 22, № 8, № 5, перевозящие более 5 млн. пассажиров в год. По маршруту № 24 «Ул. Учительская – Жилмассив Станиславский» перевозится 12,2 % всех пассажиров троллейбусов.

Суточный пассажиропоток троллейбусных маршрутов в будние дни представлен в таблице 13.

Таблица 13

№ п.	Маршрут	Пассажиропоток, тыс. пассажиров	Количество транспортных средств	Количество рейсов
1	2	3	4	5
1	24	20125	26	16
2	5	19133	24	20
3	23	18701	19	29
4	7	17827	24	16
5	22	17808	19	23
6	13	17428	26	23
7	8	15891	22	19
8	10	14286	19	25
9	4	10871	19	20
10	2	8251	11	31
11	29	5345	12	16
12	26	2748	7	19
13	36	1267	3	21
14	Всего	169681	231	

Суточный пассажиропоток троллейбусных маршрутов в выходные дни представлен в таблице 14.

Таблица 14

№ п.	Суббота				Воскресенье			
	Маршрут	Пассажиропоток, тыс. пассажиров	Количество транспортных средств	Количество рейсов	Маршрут	Пассажиропоток, тыс. пассажиров	Количество транспортных средств	Количество рейсов
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	24	15218	24	16	23	12387	16	30
2	23	15070	17	31	8	11503	27	18
3	8	14329	26	18	24	11179	22	15
4	22	13930	15	25	7	10916	24	16
5	7	13736	24	16	22	10844	14	25
6	5	12787	24	14	5	9319	24	14
7	13	10781	21	22	13	7937	21	23
8	10	8038	13	25	10	6416	12	25
9	2	7757	15	22	4	6342	18	17
10	4	7485	19	17	2	5055	14	22
11	29	4048	11	18	29	3414	10	17
12	26	1579	4	24	36	1186	4	25
13	36	1392	3	26	26	671	3	22
Всего 13		126150	216		Всего 13	96169	209	

#### 2.6.4. Трамвайный транспорт

Трамвайная сеть в городе Новосибирске имеет протяженность 66,2 км и стандартную для России колею 1520 мм и не образует единой структуры: включает два не связанных между собой куста, один на левом берегу, другой на правом (разъединены в 1992 году).

По состоянию на конец 2016 года парк трамваев в Новосибирске составляет 137 вагонов, из которых 109 технически исправные и 98 выпускаются на 12 маршрутов.

В городе эксплуатируются 2 трамвайных депо вместимостью 210 вагономест, имеется профицит вагономест хранения: укомплектованность парком составляет 64 % от вместимости депо.

Объем перевозок трамвайным транспортом в расчете на 1 вагон выше, чем в двух из четырех троллейбусных депо (Заельцовском и Кировском) (таблица 15).

Таблица 15

№ п.	Наименование депо	Дата ввода	Вместимость	Численность парка	Объем перевозок в 2016 году (тыс. пассажиров)	
					Всего	На 1 трамвай
1	2	3	4	5	6	7
1	Октябрьское	1966	100	59	10719	181,7
2	Кировское	1971	110	78	12268	157,3

Модельный ряд на 86,7 % укомплектован устаревшими моделями, в основном остаются в эксплуатации вагоны 71-605 и 71-608. По состоянию на начало 2017 года выработали свой ресурс в 16 лет эксплуатации 84 % наличного трамвайного парка (115 вагонов), в том числе 4 % выработали два предельных срока эксплуатации.

Объем перевозок пассажиров трамваями за последние 30 лет демонстрирует непрерывное снижение показателей, что связано с тремя основными причинами: ростом заторовых явлений и низким приоритетом (степенью обособления) трамвайных линий, выбытием парка и снятием путей с Октябрьского мостового перехода в 1992 году (разъединением сетей).

Значительной проблемой для трамвайного транспорта в Новосибирске является низкий класс обособления трамвайных линий по критерию ROW (около 58 %).

Из 12 маршрутов трамвая в настоящее время наиболее востребованы три. Более 3 млн. пассажиров в год перевезено по маршрутам № 13, № 15 и № 18. По наиболее востребованному маршруту № 13 «Гусинобродское шоссе – ул. Писарева» за 2016 год перевезено 32,4 % всех пассажиров трамвая (70 % пассажиров всех трамвайных маршрутов правобережья).

Суточный пассажиропоток трамвайных маршрутов в будние дни представлен в таблице 16.

Таблица 16

№ п.	Маршрут	Пассажиропоток, тыс. пассажиров	Количество транспортных средств	Количество рейсов
1	2	3	4	5
1	13	26657	27	22
2	15	15204	17	16
3	18	10897	16	17
4	14	5046	11	21
5	10	4749	5	20
6	2	3641	7	27
7	11	2498	7	20
8	5	1913	6	25
9	16	1454	2	34
10	9	1014	3	29
11	8	888	2	30
12	3	174	2	13
	Всего 12 маршрутов	74135		

Суточный пассажиропоток трамвайных маршрутов в выходные дни представлен в таблице 17.

Таблица 17

№ п.	Суббота				Воскресенье			
	Маршрут	Пассажиропоток, тыс. пассажиров	Количество транспортных средств	Количество рейсов	Маршрут	Пассажиропоток, тыс. пассажиров	Количество транспортных средств	Количество рейсов
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	13	19194	24	21	13	14794	24	21
2	15	10235	11	17	15	8980	12	15
3	18	6121	7	17	14	4527	14	20
4	14	4811	12	18	18	4429	8	17
5	10	3617	6	18	10	2557	5	21
6	11	2662	7	18	2	1622	5	28
7	2	2366	4	31	9	1379	5	20
8	9	1773	5	21	11	1288	6	25
9	16	1538	3	32	16	1228	3	34
10	5	1321	3	26	5	1075	3	25
11	8	661	2	38	8	477	2	32
	Всего 11	54299	84		Всего 11	42356	87	

### 2.6.5. Метрополитен

Новосибирский метрополитен введен в эксплуатацию 7 января 1986 года. Протяженность двух линий составляет 15,9 км (таблица 18).

Таблица 18

№ п.	Линии	Протяженность, км	Количество станций	Количество рейсов в сутки	Время в пути (мин)
1	2	3	4	5	6
1	Ленинская	10,5	8	482	15,3
2	Дзержинская	5,4	5	344	10,3

Сеть метрополитена состоит из двух линий колеи 1520 мм, имеющих пересадочный узел на станциях Сибирская/Красный проспект. Используются 4-х вагонные поезда с системой питания от третьего контактного рельса (так называемый «нижний токосъем»). Посадочные платформы станций длиной 102 м рассчитаны на прием 5-ти вагонных составов. Преодоление реки Оби осуществляется по крытому мостовому переходу (метромосту), на котором оставлен задел под размещение на перегоне «Студенческая – Речной вокзал» дополнительной станции «Спортивная» (с боковым расположением платформ). Движение на перегоне «Березовая Роща – Золотая Нива» Дзержинской линии осуществляется по временной схеме (только по 1 пути). Средний интервал между поездами (от отправления одного состава до отправления следующего) составляет от 4 до 5 минут. Минимальный интервал в часы пик – от 2 минут 45 секунд (утром) до 3 минут (вечером), а максимальный интервал может достигать 13 минут.



Новосибирский метрополитен обслуживается одним электродепо ТЧ-1 «Ельцовское», съезд в которое осуществляется с перегона «Красный проспект – Гагаринская» Ленинской линии. Производственный корпус электродепо имеет 7 нефов на 22 канавы для осмотра вагонов, моечный комплекс (канавы 24), мотодепо и цех капитального ремонта. Депо обслуживает 104 вагона и 7 единиц специальной техники.

Вагонный парк представлен техникой отечественного производства: 54 % вагонов сборки ЗАО «ВАГОНМАШ» (город Санкт-Петербург), 42 вагона собрано на ОАО «Метровагонмаш» (город Мытищи) и 4 % на ОАО «Октябрьский электровагоноремонтный завод» (город Санкт-Петербург). Новосибирский метрополитен отличается высокой степенью износа техники: 54 % вагонов превысили срок списания (31 год). Одной из существенных технических проблем для дальнейшего развития метрополитена является нехватка обслуживающих мощностей в электродепо «Ельцовское», которое достигло предела вместимости.

Доля пассажиров метрополитена в годовом объеме городских перевозок составляет 15,9 %, а в перевозках, осуществляемых муниципальным транспортом – 47 %. Метрополитен Новосибирска перевез в 2015 году – 80,6 млн. человек, в 2016-м – 79 млн. человек.

В разрезе перегонов наибольший объем пассажиров перевозится между станциями пл. Ленина и пересадочным узлом на Дзержинскую линию Красный проспект/Сибирская (Таблица 19).

Таблица 19

№ п.	Перегон	Линия	Объем перевозок, пассажиров в сутки
1	2	3	4
1	Площадь Маркса – Студенческая	Ленинская	107293
2	Студенческая – Речной вокзал	Ленинская	152659
3	Речной вокзал – Октябрьская	Ленинская	195067
4	Октябрьская – Пл. Ленина	Ленинская	229117
5	Площадь Ленина – Красный Проспект	Ленинская	295115
6	Красный Проспект – Гагаринская	Ленинская	94306
7	Гагаринская – Заельцовская	Ленинская	70683
8	Площадь Гарина-Михайловского – Сибирская	Дзержинская	18197
9	Сибирская – Маршала Покрышкина	Дзержинская	Нет данных
10	Маршала Покрышкина – Березовая роща	Дзержинская	53824
11	Березовая роща – Золотая Нива	Дзержинская	28856

Суточная неравномерность перевозок по сети не отличается существенным образом от ситуации в других сетях метрополитенов России. Выражен утренний час-пик в период с 7:00 до 8:30 утра и растянутый вечерний пик с двумя максимумами: между 17:00 и 17:30, а также между 18:15 и 18:45 часами вечера.

## **2.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения**

Условия для пешеходных перемещений в городе Новосибирске не имеют отличительных особенностей в лучшую сторону на фоне общероссийских практик. Сеть пешеходных дорожек и тротуаров сформирована в соответствии с действующими с нормативами и практиками благоустройства городской среды. Такие практики отличает низкая приспособленность для перемещений немеханических транспортных средств, маломобильных групп граждан, создание разноуровневых пересечений с улицами в местах наиболее интенсивных пешеходных потоков вне остановочных пунктов транзитных видов транспорта.

Затрудняет пешеходные перемещения скопление легковых автомобилей из-за практик стихийного паркования. В городе отсутствуют пешеходные улицы и пешеходные зоны (вне зеленых массивов, парков и скверов).

На территории Новосибирска не создано сети линейной велосипедной инфраструктуры. Имеются лишь отдельные участки велодорожек, выполняющих транспортную функцию, в том числе находящиеся в неудовлетворительном состоянии. Некоторые разрозненные участки имеются в Академгородке. Каркасом для передвижения на велосипедах являются обычные улицы и, в некоторой степени, пешеходная среда.

## **2.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств**

Грузовой автомобильный транспорт используется на территории города в целях коммунально-бытового обслуживания населения и перевозки строительных материалов для обеспечения строящихся объектов, для обеспечения сырьем и сбыта продукции промышленных предприятий, переработки грузов в логистических центрах.

Среди грузовых транспортных средств велика доля транзита. Из-за отсутствия объездных автомобильных дорог, транзит грузов осуществляется через мосты города Новосибирска, а также на улицах вдоль реки Оби (ул. Большевикская, Фабричная, Владимирская), создавая на них дополнительную нагрузку. Ряд улиц в центральной части города и некоторые улицы на периферии закрыты для движения грузового транспорта.

Ограничения касаются следующих улиц: пр. Димитрова, ул. Нарымская, Красный проспект (до ул. Писарева), ул. Ленина, ул. Максима Горького, ул. Революции, ул. Урицкого, Вокзальная магистраль, Октябрьская магистраль, ул. Кирова (от Октябрьской магистрали до ул. Восход), ул. Каменская, ул. Мичурина, ул. Серебренниковская, ул. Орджоникидзе, ул. Советская, ул. Коммунистическая, ул. Романова, ул. Ядринцевская, ул. Свердлова, ул. Потанинская, ул. Фрунзе (от пл. Кондратюка до ул. Семьи Шамшиных), ул. Гоголя, ул. Станиславского, ул. Ватутина (от ул. Котовского до ул. Новогодняя), ул. Новогодняя, пр. Карла

Маркса, ул. 9-й Гвардейской дивизии, ул. Полтавская, ул. Пермская, пр. Лаврентьева, пр. Морской;  
ул. Балтийская, ул. Богдана Хмельницкого (до ул. Писемского), ул. Александра Невского, пр. Дзержинского (до ул. Трикотажная).

В настоящий момент приоритетные маршруты грузового транспорта включают в себя внутренний распределительный контур города и все вылетные магистрали, что усугубляет заторовые ситуации в городе на 10 – 15 %.

Основными крупными логистическими терминалами на территории города являются:

- терминал «Клещиха» (ул. Толмачевская, 1/1);
- терминал «Трансгарант» (ул. Тайгинская, 6);
- терминал СТТ (ул. Толмачевская, 33/1).

В настоящее время территория города Новосибирска обслуживается 1004 единицами специальной техники. В этот состав входят:

- 765 ед. спецтехники по содержанию дорог;
- 239 ед. иной техники, не участвующей непосредственно в содержании дорог.

В совокупности такой парк составляет 40% от необходимых потребностей города.

Функционируют 6 учреждений дорожно-эксплуатационных служб:

- муниципальное казенное учреждение города Новосибирска «Дорожно-эксплуатационное учреждение Советского района» (пр. Строителей, 27);
- муниципальное казенное учреждение города Новосибирска «Дорожно-эксплуатационное учреждение № 1» (ул. Фрунзе, 96);
- муниципальное казенное учреждение города Новосибирска «Дорожно-эксплуатационное учреждение № 3», (ул. Троллейная, 93);
- муниципальное казенное учреждение города Новосибирска «Дорожно-эксплуатационное учреждение № 4» (Северный проезд, 10а);
- муниципальное казенное учреждение города Новосибирска «Дорожно-эксплуатационное учреждение № 5» (ул. Первомайская, 144/1);
- муниципальное казенное учреждение города Новосибирска «Дорожно-эксплуатационное учреждение № 6» (ул. Богдана Хмельницкого, 115).

Существенного влияния на транспортную ситуацию деятельность коммунальных и дорожных служб не оказывает, за исключением времени проведения обширных ремонтных работ.

## **2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения**

В 2016 году на территории города Новосибирска было зафиксировано 1548 дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), в которых погибло 74 и было ранено 1792 человека.

Более половины (51 %) всех погибших в ДТП на территории города являются жертвами ДТП с наездом на пешехода/велосипедиста, в то время как в среднем по стране значение данного показателя составляет 31%, а в городах с

сопоставимой численностью населения колеблется на уровне 45 – 62 %. Вторым типом ДТП по числу погибших на территории города является столкновение (30 %).

В ДТП на территории Новосибирска в 2016 году погиб 41 пешеход, 701 был ранен. Около 40 % ДТП с пострадавшими пешеходами произошло на пешеходных переходах (18 % – на регулируемых, 21 % – на нерегулируемых). В темное время суток произошло 33 % ДТП с пострадавшими пешеходами.

Более половины (26) ДТП с погибшими пешеходами произошли по причине нарушения пешеходами правил дорожного движения, причем самыми распространенными нарушениями являются: переход через проезжую часть в неустановленном месте в зоне видимости пешеходного перехода или перекрестка (18) и неподчинение сигналам регулирования (4). В большинстве (12) случаев гибели пешеходов в результате перехода проезжей части в неустановленном месте расстояние до ближайшего пешеходного перехода не превышает 100 м.

Общее число погибших в ДТП водителей и пассажиров в городе Новосибирске в 2016 году составило 33 человека. Большая часть погибших приходится на такие типы ДТП, как столкновение (20) и наезд на препятствие (10). Основными нарушениями ПДД, повлекшими гибель водителя и пассажиров, в 2016 году являлись: несоответствие скорости конкретным условиям движения (13), выезд на полосу встречного движения (7), несоблюдение очередности проезда (3). Большая часть погибших водителей и пассажиров (27) находилась в транспортных средствах, водители которых совершили нарушение правил ПДД, обусловившее ДТП.

Большая часть ДТП с погибшими пешеходами (95%) и все ДТП с погибшими водителями произошли на магистральных улицах общегородского или районного значения.

Три четверти ДТП (76 %), на которые приходится 66 % погибших и 80 % раненных, произошло по причине нарушения ПДД водителями транспортных средств. При этом 10 % ДТП по причине нарушения ПДД водителями произошло по вине водителей в состоянии алкогольного опьянения или отказавшихся пройти медицинское освидетельствование (на эти ДТП приходится 14 погибших и 175 раненных, тяжесть последствий таких ДТП составляет 7,4).

По состоянию на конец 2016 года в городе Новосибирске можно выделить 268 мест концентрации ДТП, на которые приходится 844 (54,5 % от общего количества ДТП в городе), 10 погибших (14 %) и 310 раненных (17 %). Тяжесть последствий ДТП в местах концентрации ниже, чем в среднем по городу, и составляет 3,1.

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

В Российской Федерации выбросы токсичных и вредных веществ автомобильных транспортных средств регламентируются Техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», установленным решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011

№ 877, которым установлено разделение автомобильной техники на определенные типы и экологические классы, а также сформулированы требования к ним, формирующие индикаторы, необходимые для разделения автомобильного парка по экологическим классам, применяемым для расчета выбросов парниковых газов.

Структура парка и количество транспортных средств по экологическим классам в городе Новосибирска приведены в таблице 20.

Таблица 20

№ п.	Легковые	PRE ECE	Euro 1 - 91/441/EC	Euro 2 - 94/12/EEC	Euro 3 - 98/69/EC Stage2000	Euro 4 - 98/69/EC Stage2007	Euro 5 (post 2005)
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Бензиновые <1,4 л	12612	7500	5039	2490	2324	226
2	Бензиновые 1,4 – 2,0 л	177259	105411	70816	35001	32661	3172
3	Бензиновые >2,0 л	20802	12370	8310	4107	3833	372
4	Дизельные < 2,0 л	3020	1796	1207	596	556	54
5	Дизельные >2,0 л	2157	1283	862	426	397	39
	СНГ	11	7	4	2	2	0
	Грузовые	Conventional	Euro I - 91/542/EC Stage I	Euro II - 91/542/EEC Stage II	Euro III - 2000 Standards	Euro IV - 2005 Standards	Euro V - 2008 Standards
1	Бензиновые <3,5 т	3052	4726	5631	2645	5778	374
2	Дизельные <3,5 т	1202	1861	2217	1042	2275	147
3	Дизельные <=7,5 т	2787	4317	5143	2416	5277	341
4	Дизельные 12-14 т	1906	2951	3516	1652	3607	233
	Автобусы	Conventional	Euro I - 91/542/EC Stage I	Euro II - 91/542/EEC Stage II	Euro III - 2000 Standards	Euro IV - 2005 Standards	Euro V - 2008 Standards
1	Городской автобус <=15 т	220	131	281	46	154	22
2	Городской автобус 15 - 18 т	189	113	241	40	133	19
3	Городской автобус сочлененный >18 т	114	68	146	24	80	11
4	Междугородный автобус <=18 т	101	60	129	21	71	10
5	Междугородный автобус >18 т	68	40	86	14	47	7
6	СПГ	62	94	113	52	115	8

Объемы потребления моторного топлива в городе Новосибирска на 01.01.2016 представлены в таблице 21.

Таблица 21

№ п.	Вид топлива	Количество, т в год
1	2	3
2	Бензин	443602,5
3	Дизельное топливо	167931,3
4	Сжиженный нефтяной газ	14,7
5	Сжатый природный газ	7824,8
6	Всего	619373,3

Объем выбросов загрязняющих веществ от автотранспорта в городе Новосибирске представлен в таблице 22.

Таблица 22

№ п.	Выброс	Удельные средневзвешенные выбросы, г/км	Масса, т
1	2	3	4
1	CO	15,14	105776,29
2	VOC (углеводороды)	1,39	9734,88
3	NO <sub>x</sub>	1,42	9934,83
4	NH <sub>3</sub>	0,03	237,58
5	PM <sub>exhaust</sub> (твердые частицы)	0,02	164,48
6	CO <sub>2</sub>	277,34	1937405,94
7	CH <sub>4</sub>	0,05	377,70
8	N <sub>2</sub> O	0,01	57,72

Выбросы парниковых газов представлены в таблице 23.

Таблица 23

№ п.	Масса выбросов ПГ	CO <sub>2</sub>	CH <sub>4</sub>	N <sub>2</sub> O	CO <sub>2</sub> -экв, млн. т
1	2	3	4	5	6
1	Базовый вариант, т	1937405,94	377,70	57,72	2,0
2	Коэффициенты приведения к CO <sub>2</sub>	1	25	298	

## 2.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры города Новосибирска

Современное состояние транспортной сети города Новосибирска характеризуется распадом города на три части в границах городской черты (северную, южную и юго-восточную – научный кластер) и стремлением связать город с окружающей территорией. В Генеральном плане предполагается замкнуть центральную часть города полукольцом, заканчивающимся по ул. Кирова, и вылетными магистралями за пределами городской черты. Также Генеральный план предполагает формирование в границах городской черты единой транспортной сети магистралями различного значения.

Воздушный транспорт на территории Новосибирска на период до 2030 года имеет вспомогательную функцию в качестве служебного (вне пассажирских

перевозок). В целях развития воздушного транспорта необходимо размещение новых вертолетных площадок в черте города для обслуживания санитарных вертолетов (при больничных комплексах), а также в районе крупнейших мостовых переходов, объездной дороги и развязок (для нужд эвакуации пострадавших в ДТП), с учетом опыта городов России в этом сегменте.

Перспектива развития железнодорожного транспорта предполагает строительство ряда линейных объектов и мероприятия по улучшению качества обслуживания: строительство высоких посадочных платформ на действующих остановочных пунктах, перенос остановочных пунктов для создания транспортно-пересадочных узлов, благоустройство пешеходных подходов.

Принимая во внимание градостроительные перспективы и обширный охват застроенной территории города железнодорожным транспортом, целесообразно использовать значительные провозные способности, которые предоставляет железная дорога. В первую очередь, необходимо осуществить реконструкцию платформ на основных пассажирообразующих пунктах сети, пунктах с пересадкой на другие виды рельсового транспорта.

Основные реализованные и реализуемые проекты по развитию УДС в городе Новосибирске с 2000 года представлены в таблице 24.

Таблица 24

№ п.	Наименование проекта развития УДС	Год реализации
1	2	3
1	Прокладка Ипподромской магистрали на участке ул. Военная – ул. Фрунзе	2007
2	Соединение ул. Кедровой и Краузе	2008
3	Северный автодорожный обход города Новосибирска с мостовым переходом через реку Обь, двумя мостовыми переходами через прочие реки и одиннадцатью развязками	2005 – 2008
4	Прокладка ул. Волочаевской в ж/м Плющихинский	2008
5	Кировская эстакада	2010
6	Две развязки Бердского шоссе при подъезде к мостовому переходу через реку Иня	2012
7	Эстакада над Южной площадью	2013
8	Въездная развязка в пос. Краснообск	2013
9	Прокладка западной части ул. Георгия Колонды	2014
10	Бугринский мостовой переход через реку Обь с двумя развязками	2014
11	Путепровод Советского шоссе над железнодорожной линией в районе Загулинского жилмассива с ликвидацией одноуровневого переезда	2016
12	Тоннель под железной дорогой у остановочной платформы Барышево с ликвидацией одноуровневого переезда	2016
13	Восточный обход с 3 развязками и двумя мостовыми переходами	в реализации с 2014

Из-за недостатка финансирования значительное количество требуемых объектов автодорожного строительства не может быть реализовано до конца действия Программы. Перспектива реализации многих проектов зависит от строительства объекта «Центральный мостовой переход». Среди первоочередных

объектов – возведение первой очереди Восточного обхода, который не имеет сейчас альтернативы (грузовой транспорт следует по территории города).

Необходимо подключение районов нового градостроительного освоения к УДС города (например, ул. Николая Сотникова и Петухова в мкр. Просторный, ул. Титова в мкр. Чистая Слобода, ул. Мясниковой, УДС по территории аэропорта Северный и другие). Также требуется закончить реализацию ключевых проектов (прокладка ул. Георгия Колонды), ликвидировать ключевые узкие места инфраструктуры (железнодорожные переезды в одном уровне), осуществить строительство ряда развязок и нескольких локальных участков УДС внутрирайонного значения (в микрорайонах Родники, Чистая Слобода и других).

Также необходима реализация мероприятий по развитию грузового транспорта и коммунальных служб города, в том числе создание грузового каркаса УДС, установка габаритных рамок на ГЭС, развитие площадок для отстоя и обслуживания грузовиков и коммунальной техники, строительство новых промышленных логистических парков.

В силу особенностей местных климатических условий строительство метрополитена в Новосибирске ведется подземным способом, мелким заложением, а открытые участки закрываются от воздействия климата специальными галереями.

В городе сложилась ситуация, при которой обе линии метрополитена обслуживаются единственным депо, не имеющим резервов под расширение зоны обслуживания, ежедневно из депо не менее 4 – 5 составов перегоняются в обе стороны через служебно-соединительную ветвь на станции Красный проспект. Постройка дополнительных станций на любой из линий либо увеличение вагонов в составе поездов требуют строительства второго электродепо. На Дзержинской линии из-за недостатка финансирования так и не был введен в эксплуатацию II главный путь на перегоне Березовая Роща – Золотая Нива. Из-за этого на протяжении 7 лет не введена полноценная схема оборота поездов на станции Золотая Нива, что существенно образом снижает эффективность функционирования всей Дзержинской линии. Первоочередными мероприятиями по развитию метрополитена являются: достройка II главного пути Дзержинской линии на перегоне Березовая роща – Золотая Нива, организация электродепо № 2, продление Ленинской линии до станции Пермская с двумя станциями, продление Дзержинской линии с двумя станциями и строительство станции Спортивная на действующем перегоне.

В части трамвайного транспорта целесообразен акцент на низкочастотные мероприятия: реконструкция действующих линий с обеспечением физического обособления путевых конструкций от сонаправленных потоков транспорта. С учетом корректной настройки работы светофорных объектов, данные мероприятия могут привести к существенному улучшению качества обслуживания населения. К числу первоочередных можно отнести мероприятия по реконструкции и достройке линий на левобережье (в Затулинский и Южно-Чемской жилмассивы), на правобережье: реконструкция маршрута № 13 (линии по ул. Богдана Хмельницкого), прокладка трамвая в Плющихинский жилмассив.

В части обеспечения рельсовой инфраструктуры дополнительными



обслуживающими мощностями необходима реконструкция Ленинского троллейбусного депо для обслуживания трамваев левобережных маршрутов.

Для развития линий троллейбусов необходимо обновление парка подвижного состава и ввод выделенных полос движения для оптимизации существующих маршрутов. В перспективе целесообразен переход к электробусам с динамической зарядкой, что не требует дополнительного строительства воздушной контактной сети, но позволит адекватно потребностям расширить зоны обслуживания в городе.

В целях связи ряда конечных станций метрополитена с отдаленными жилыми образованиями и значимыми городскими объектами целесообразен ввод автобусов-экспрессов (скоростных автобусов). В инфраструктурной части для этого необходимо обустройство выделенных полос движения на участках наибольшей концентрации заторов легкового автотранспорта в часы пик.

Климатические условия Новосибирска не позволяют круглогодично использовать велосипед. Данный вид транспорта (наряду с водным) классифицируется как выражено сезонный. Комфортными условиями для поездок по температурному критерию следует признать период с конца мая по середину сентября, за вычетом дней с осадками. Для движения на велосипедах по температурным ограничениям благоприятны 122 дня в году. Для обеспечения развития велосипедной мобильности необходимо создание и развитие основных потенциальных направлений спроса, связанных с передвижением из близлежащих массивов жилья к точкам притяжения в центральной части города или к станциям рельсового транспорта. Целесообразна организация выделенной велоинфраструктуры в пределах проезжей части с использованием выделенных полос для общественного транспорта в совмещенном режиме. В последнем случае необходимо рассмотреть возможность применения современных методов проектирования велосипедной инфраструктуры – организация отнесенных стоп-линий, соответствующая ширина совмещенной полосы движения, обозначения велосипедных маршрутов движения.

На некоторых участках следует организовать выделенные велосипедных дорожек, предназначенные только для движения на велосипедах. Для обеспечения возможности свободного провоза велосипедов по всей территории города необходимо обустроить пешеходные подходы к ключевым платформам электропоездов.

Развитие парковочного пространство предполагает организацию зоны платной парковки и последовательное расширение ее к 2030 году. Также необходима организация перехватывающих парковок возле станций рельсового пассажирского транспорта, обслуживающих отдаленные районы, не охватываемые высокопроизводительным рельсовым транспортом.

Для оценки необходимого числа мест на перехватывающих парковках был проанализирован опыт создания парковки вблизи железнодорожной станции «Сеятель», а также оценка использования близлежащих парковок. Анализ уровня загрузки указанных парковок по спутниковым снимкам за 2016 – 2017 годы показал, что максимальная суммарная загрузка составляет около 170 автомобилей. При этом в зоне тяготения парковок проживает около 92 тысяч человек. Таким

образом, необходимо обеспечить не менее 1 м/м на перехватывающей парковке в расчете на 530 человек населения районов, не обслуживаемых общественным транспортом.

## **2.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры города Новосибирска**

Основными нормативными правовыми актами, регулирующими вопросы функционирования и развития транспортной инфраструктуры, являются:

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

Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;

Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»;

Федеральный закон от 14.06.2012 № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном»;

Федеральный закон от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

постановление Правительства Российской Федерации от 07.03.1995 № 239 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)»;

постановление Правительства Российской Федерации от 14.02.2009 № 112 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»;

постановление Правительства Российской Федерации от 02.04.2012 № 280 «Об утверждении Положения о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)»;

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 20.08.2004 № 15 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей»;

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 15.01.2014 № 7 «Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и Перечня мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации»;

Закон Новосибирской области от 05.05.2016 № 55-ОЗ «Об отдельных вопросах организации транспортного обслуживания населения на территории Новосибирской области»;

постановление главы администрации (губернатора) Новосибирской области от 31.01.2005 № 32 «О едином социальном проездном билете»;

постановление Правительства Новосибирской области от 20.12.2012 № 578-п «Об установлении стоимости единого социального проездного билета, стоимости активации микропроцессорной пластиковой карты «Социальная карта» и утверждении Порядка предоставления субсидий из областного бюджета Новосибирской области в целях возмещения недополученных доходов перевозчиков, возникающих в случае перевозки пассажиров, для которых законодательством установлены меры социальной поддержки»;

постановление Правительства Новосибирской области от 12.08.2015 № 303-п «Об утверждении региональных нормативов градостроительного проектирования Новосибирской области»;

постановление Правительства Новосибирской области от 27.07.2016 № 226-п «О Порядке подготовки документа планирования регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок на территории Новосибирской области»;

постановление Правительства Новосибирской области от 15.02.2017 № 57-п «Об утверждении документа планирования регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок на территории Новосибирской области на 2018 – 2019 годы»;

приказ департамента по тарифам Новосибирской области от 30.11.2010 № 77 «Об утверждении Методических указаний по расчету тарифов на перевозки пассажиров и багажа всеми видами общественного транспорта (кроме железнодорожного и водного транспорта) в городском, включая метрополитен, и пригородном сообщении на территории Новосибирской области и Порядка государственного регулирования тарифов на перевозки пассажиров и багажа всеми видами общественного транспорта (кроме железнодорожного и водного транспорта) в городском, включая метрополитен, и пригородном сообщении на территории Новосибирской области»;

приказ департамента по тарифам Новосибирской области от 11.02.2015 № 19-ТС «Об установлении предельных максимальных тарифов на перевозки пассажиров и багажа всеми видами общественного транспорта (кроме железнодорожного и водного транспорта) в городском, включая метрополитен, и пригородном сообщении на территории Новосибирской области»;

решение Совета депутатов города Новосибирска от 02.12.2015 № 96 «О Местных нормативах градостроительного проектирования города Новосибирска»;

постановление мэрии города Новосибирска от 30.08.2016 № 3940 «О Положении об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в границах города Новосибирска».

В целом указанная нормативно-правовая база является достаточной для функционирования и развития транспортной инфраструктуры города Новосибирска.

### **2.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры**

В период с 2012 года по настоящее время на территории города Новосибирска осуществлялась реализация следующих программ Новосибирской области и города Новосибирска, предусматривающих финансирование мероприятий в целях развития транспортной инфраструктуры города Новосибирска:

государственная программа Новосибирской области «Обеспечение доступности услуг общественного пассажирского транспорта, в том числе Новосибирского метрополитена, для населения Новосибирской области на 2014 – 2021 годы», утвержденная постановлением Правительства Новосибирской области от 24.02.2014 № 83-п;

государственная программа Новосибирской области «Повышение безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах и обеспечение безопасности населения на транспорте в Новосибирской области в 2015 - 2020 годах», утвержденная постановлением Правительства Новосибирской области от 03.12.2014 № 468-п;

государственная программа Новосибирской области «Развитие автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения в Новосибирской области» в 2015 – 2022 годах, утвержденная постановлением Правительства Новосибирской области от 23.01.2015 № 22-п;

муниципальная программа «Создание условий для организации транспортного обслуживания населения в границах города Новосибирска» на 2016 – 2020 годы, утвержденная постановлением мэрии города Новосибирска от 31.12.2015 № 7497;

муниципальная программа «Создание условий для осуществления дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования местного значения в границах города Новосибирска и обеспечения безопасности дорожного движения на них» на 2016 – 2020 годы, утвержденная постановлением мэрии города Новосибирска от 31.12.2015 № 7502;

ведомственная целевая программа «Восстановление транспортно-эксплуатационных характеристик улично-дорожной сети города Новосибирска» на 2010 – 2016 годы, утвержденная постановлением мэрии города Новосибирска от 26.03.2010 № 75;

ведомственная целевая программа «Развитие улично-дорожной сети города Новосибирска» на 2013 – 2018 годы, утвержденная постановлением мэрии города Новосибирска от 19.03.2013 № 2490;

ведомственная целевая программа «Безопасность дорожного движения в городе Новосибирске» на 2014 – 2016 годы, утвержденная постановлением мэрии города Новосибирска от 05.12.2013 № 11419;

ведомственная целевая программа «Строительство объекта «Мостовой переход через р. Обь в створе ул. Ипподромской г. Новосибирска» на 2015 – 2023 годы, утвержденная постановлением мэрии города Новосибирска от 02.06.2015 № 3859.

Анализ затрат по источникам финансирования в программах города Новосибирска приведен в таблице 25.

Таблица 25

№ п.	Название программы	Источник финансирования	Объем финансирования, тыс. рублей									
			2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Всего
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1	Ведомственная целевая программа «Строительство объекта «Мостовой переход через р. Обь в створе ул. Ипподромской г. Новосибирска» на 2015 — 2023 годы, утвержденная постановлением мэрии города Новосибирска от 02.06.2015 № 3859	Бюджет города Новосибирска	-	-	-	29	-	-	-	-	-	29
		Областной бюджет Новосибирской области	-	-	-	-	160150	160150	-	-	-	320300
2	Ведомственная целевая программа «Безопасность дорожного движения в городе Новосибирске» на 2014 — 2016 годы, утвержденная постановлением мэрии города Новосибирска от 05.12.2013 № 11419	Бюджет города Новосибирска	-	-	97381	110975	-	-	-	-	-	208356
		Внебюджетные источники	-	-	32000	60000	-	-	-	-	-	92000
3	Ведомственная целевая программа «Восстановление транспортно-эксплуатационных характеристик улично-дорожной сети города Новосибирска» на 2010 — 2016 годы, утвержденная постановлением мэрии города Новосибирска от	Бюджет города Новосибирска	277045	503227	743819	637604	-	-	-	-	-	2161695
		Областной бюджет Новосибирской области	-	-	5000	10380	-	-	-	-	-	15380

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
	26.03.2010 № 75											
4	Муниципальная программа «Создание условий для осуществления дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования местного значения в границах города Новосибирска и обеспечения безопасности дорожного движения на них» на 2016 – 2020 годы, утвержденная постановлением мэрии города Новосибирска от 31.12.2015 № 7502	Бюджет города Новосибирска	-	-	-	-	2972839	3121891	2985696	2755305	2563018	14398749
		Областной бюджет Новосибирской области	-	-	-	-	661466	917755	1246983	388857	380007	3595067
		Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	480520	451110	-	-	931630
		Внебюджетные источники	-	-	-	-	256246	-	-	-	-	256246
5	Муниципальная программа «Создание условий для организации транспортного обслуживания населения в границах города Новосибирска» на 2016 — 2020 годы, утвержденная постановлением мэрии города Новосибирска от 31.12.2015 № 7497	Бюджет города Новосибирска	-	-	-	-	1067625	1130044	1296559	1398485	1423281	6315996
		Областной бюджет Новосибирской области	-	-	-	-	-	589900	-	-	-	589900
6	Ведомственная целевая программа «Развитие улично-дорожной сети города Новосибирска» на 2013 – 2018 годы, утвержденная	Бюджет города Новосибирска	-	504207	409200	176411	-	-	-	-	-	1089818
		Областной бюджет Новосибирской области	-	438199	100000	366000	-	-	-	-	-	904199

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
	постановлением мэрии города Новосибирска от 19.03.2013 № 2490											
Итого	Бюджет города Новосибирска	277045	1 007434	1 250400	925019	4040464	4251935	4282255	4153790	3986300	24174642	
	Областной бюджет Новосибирской области	-	438199	105000	376380	821616	1667805	1246983	388857	380007	5424847	
	Внебюджетные источники	-	-	32000	60000	256246	-	-	-	-	348246	
	Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	480520	451110	-	-	931630	



В среднем уровень расходов бюджетов всех уровней на муниципальные программы развития транспорта составляет порядка 4 млрд. рублей в год. Наибольшие объемы приходятся на муниципальную программу «Создание условий для осуществления дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования местного значения в границах города Новосибирска и обеспечения безопасности дорожного движения на них». Данная муниципальная программа предполагает строительство нескольких относительно не протяженных участков УДС, на которые предполагается потратить около 720 млн. рублей за 5 лет, или около 21 % от общего объема затрат. Практически все прочие затраты связаны с ремонтом УДС, субсидированием транспорта общего пользования.

### **3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории города Новосибирска**

#### **3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития города Новосибирска**

Прогноз социально-экономического развития города Новосибирска представлен в таблице 26.

Таблица 26

№ п.	Наименование показателя	Значение показателя по годам		
		2017	2022	2030
1	2	3	4	5
1	Население, тыс. чел.	1602,9	1695,4	1779,8
2	Возрастная структура населения: моложе трудоспособного возраста, тыс. чел.	269, 54	330,1	364,1
3	в трудоспособном возрасте, тыс. чел.	956, 1	956,4	985,8
4	старше трудоспособного возраста, тыс. чел.	377,26	408,8	426,2
5	Занято в экономике города, тыс. чел.	864,7	901,2	954,4
6	Численность работников организаций, тыс. чел.	660,8	697,5	763,5
7	Численность безработных граждан, зарегистрированных в центрах занятости населения, тыс. чел	5,1	6,3	7,1
8	Уровень безработицы, численность безработных граждан к численности населения в трудоспособном возрасте, %	0,54	0,65	0,72
9	Сальдо маятниковой миграции работающих и обучающихся составляет, тыс. чел.	88,1	90,4	110,9

Демографический прогноз произведен исходя из того, что суммарный коэффициент рождаемости в Новосибирске вырастет к 2032 году до 2,08 ребенка на одну женщину, а возрастные коэффициенты смертности снизятся на 30 %. При этом средний уровень миграционного прироста населения Новосибирска составит 11,1 тыс. человек в год, что ниже текущего уровня миграционного прироста.

Перечень основных территорий города Новосибирска, планируемых к застройке до 2030 года, представлен в таблице 27.

Таблица 27

№ п.	Границы территорий	Жилищный фонд, м <sup>2</sup>	Площадь участка в границах улиц, га
1	2	3	4
Период до 2022 года			
1	Ул. Романтиков, ул. Большая, ул. Торфяная	Предусмотрена общественно-деловая застройка	8,996
2	Ул. Самотечная, ул. 1-я Чулымская, Димитровский мост	217958	31,40
3	Створ ул. Титова, ул. Спортивная, ул. Порт-Артурская	94000	14,51
4	Октябрьский мост, Горская, 3-й пер. Горский	63000	17,32
5	Ул. Акмолинская, ул. Лыщинского, ул. Немировича-Данченко	79450	39,68
6	Ул. Бронная, ул. Николая Сотникова, ул. Дмитрия Шмонина	22350	63,46
7	Советское шоссе, ул. Зорге	56220	12,02
8	Ул. Петухова, ул. Виктора Уса	13769	2,629
9	Ул. Большевикская, железная дорога, р. Обь, Бугринский мост	23102	466,5
10	Бугринский мост, река Обь, Октябрьский мост, ул. Большевикская	697081	367,1
11	Ул. Татьяны Снежиной, СНТ «Угольщик»	430800	55,34
12	Створ ул. Ключ-Камышенского Плато в направлении ул. Пролетарской, лесной массив у ручья Камышенский	Предусмотрена общественно-деловая застройка	47,52
13	Ул. Лазурная, ул. Высоцкого, ул. Волочаевская	127847	18,82
14	Ул. Тимирязева, ул. Дачная	114631	12,44
15	Ул. Жуковского, Мочищенское шоссе, река 2-я Ельцовка	426310	75,68
16	Ул. Георгия Колонды, ул. Аэропорт	895572	245,5
17	Ул. Фадеева, уд. Окружная, ликвидируемый аэропорт «Северный», ул. Мясниковой	331465	157,4
18	Ул. Декоративная, ул. Фадеева, ул. Игарская	Предусмотрена общественно-деловая застройка	12,23
19	Красный проспект	33000	3,67
20	Ул. Кубовая, 1-е Мочищенское шоссе, ул. Охотская, ул. Лобачевского	268460	56,31
21	Ул. Солидарности, ул. Магистральная, железная дорога	30597	49,29
22	Ул. Большая, Кольванское шоссе, озеро Леньково	99427	32,51
Период до 2030 года			
23	Ул. Техническая, ул. Коминтерна, ул. Зеленая, ул. Высоцкого, ул. Лазурная, Гусинобродское шоссе	3978767,3	341,1
24	Ул. Бориса Богаткова, ул. Лескова, ул. Гагарина, ул. Добролюбова, ул. Автогенная, ул. Воинская, ул. Никитина, ул. Зыряновская	3480404	320,6
25	Ул. Котовского, ул. Немировича-Данченко, ул. Вертковская, ул. Станиславского, ул. Троллейная, ул. Плахотного	726554	613,6
26	Ул. Троллейная, ул. Оборонная, ул. Связистов, ул. Пархоменко, ул. Широкая	3698736,5	264

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

В целях определения прогноза транспортного спроса города Новосибирска, объемов и характера передвижения населения под передвижением понимается перемещение людей от двери пункта отправления до двери пункта назначения. Интенсивность передвижений характеризуется таким показателем, как подвижность населения. Согласно результатам исследования транспортного поведения населения России, проводившегося в 2014 году, средняя подвижность в городах с населением свыше 1 млн. человек составляет 3,2 перемещения в день. Таким образом, предполагается, что значение данного показателя не изменится до 2030 года.

Прогноз объема спроса на передвижения в городе Новосибирске при среднесуточной подвижности 3,2 передвижения на жителя приводится в таблице 28

Таблица 28

Год	2017	2022	2030
Объем спроса на перемещения, тыс. перемещений в день	5129	5425	5695

Общий спрос на перемещения в городе Новосибирске к 2030 году увеличится на 11 %.

Для выбора оптимального варианта развития транспортной инфраструктуры города Новосибирска до 2030 года были разработаны три сценария и пять подсценариев ее развития, каждый из которых содержит свой набор мероприятий, с упором на соответствующий приоритет развития:

инерционный сценарий (подсценарии А и Б);

инновационно-активный сценарий (подсценарии В и Г);

максимальный сценарий.

Подробное описание указанных сценариев и подсценариев представлено в разделе 4 Программы.

Прогноз распределения передвижений населения города Новосибирска по видам транспорта по сценариям представлен в таблице 29.

Таблица 29

№ п.	Наименование параметра выделения сценария	Инерционный сценарий	Инновационно-активный сценарий	Максимальный сценарий
1	2	3	4	5
1	Изменение параметров транспортного предложения для личного транспорта	Увеличение транспортного предложения. Увеличение пропускной способности улиц и дорог, строительство развязок, увеличение предложения парковочных мест	Сохранение транспортного предложения. Реализация отдельных небольших мероприятий по повышению связности сети	Увеличение транспортного предложения. Увеличение пропускной способности улиц и дорог, строительство развязок, увеличение предложения парковочных мест
2	Изменение	Сохранение транспортного	Увеличение	Увеличение транспортного

1	2	3	4	5
	параметров транспортного предложения для общественного транспорта	предложения. Ремонт и постепенное обновление подвижного состава. Отсутствие мероприятий по развитию инфраструктуры и обеспечению приоритета движения общественного транспорта на улично-дорожной сети	транспортного предложения. Активное обновление подвижного состава, развитие инфраструктуры общественного транспорта, реализация мероприятий по обеспечению приоритета движения общественного транспорта на улично-дорожной сети	предложения. Активное обновление подвижного состава, развитие инфраструктуры общественного транспорта, реализация мероприятий по обеспечению приоритета движения общественного транспорта на улично-дорожной сети
3	Изменение параметров транспортного предложения для велосипедного транспорта и состояния пешеходной инфраструктуры	Сохранение предложения. Отсутствие комплексных мероприятий по повышению уровня комфорта пешеходных перемещений и развитию велоинфраструктуры	Увеличение предложения. Реализация комплексных мероприятий по повышению уровня комфорта пешеходных перемещений и развитию велоинфраструктуры	Увеличение предложения. Реализация комплексных мероприятий по повышению уровня комфорта пешеходных перемещений и развитию велоинфраструктуры
4	Наличие мер транспортной политики по ограничению спроса на автомобильные передвижения	Спрос на автомобильные передвижения не ограничивается	Реализация мер транспортной политики по ограничению спроса на автомобильные передвижения (платная парковка в центре города), мероприятия для предоставления приоритета общественному транспорту (выделенные полосы)	Реализация мер транспортной политики по ограничению спроса на автомобильные передвижения (платная парковка в центре города), мероприятия для предоставления приоритета общественному транспорту (выделенные полосы)

Прогноз объема грузоперевозок автомобильным транспортом на территории Новосибирска осуществлен по основным видам грузов.

Объем перевозок потребительских товаров исходит из нормы, обозначенной в потребительской корзине, установленной Федеральным законом от 03.12.2012 № 227-ФЗ – примерно 850 кг/год на человека. Учитывая прирост численности населения Новосибирска в 2030 году, общий объем перевозок потребительских товаров составит 1525155 т/год.

Объем перевозок твердых коммунальных отходов (далее – ТКО) оценивается исходя из ориентировочного норматива накопления ТКО по благоустроенным жилым и общественным зданиям для городов с населением более 100000 человек в 300 кг/год на человека. Таким образом, общий объем перевозок ТКО в 2030 году составит 538290 тонн.

Объем перевозок строительных материалов пропорционален объему жилого и нежилого строительства. По прогнозу население Новосибирска к 2030 году вырастет на 191400 человек, каждого из которых необходимо обеспечить 30 квадратными метрами жилой площади, а также 10 квадратными метрами общественно-деловой и учебной площади. Кроме того, некоторое количество строительных материалов понадобится для строительства инфраструктурных объектов, ремонта, бытовых нужд населения. Исходя из данных предпосылок, объем перевозок строительных материалов прогнозируется в 14355000 т.

Наибольшую долю в перевозках грузов будут занимать промышленные грузы. Их объем возрастет пропорционально росту среднегодового индекса производства и для города Новосибирска достигнет к 2030 году следующих значений:

на железнодорожном транспорте – 12266400 т в год;

на внутреннем водном – 807000 т в год;

на автомобильном транспорте – 24129300 т в год.

Вместе с другими видами грузов, суммарный спрос на перевозки грузов автомобильным транспортом составит 28405755 т в 2030 году.

При пересчете в дневной спрос это составит 77824 т в день. С учетом коэффициентов, характерных для соотношения доли различных типов грузовиков в автомобильном потоке, ежедневный транспортный спрос на территории Новосибирска в 2030 году составит 27238 легких грузовика, 2224 средних грузовика и 389 тяжелых грузовика. Такие значения потребуют разделения грузовых потоков по нескольким разным направлениям, а также завершения строительства одного или нескольких транзитных обходов Новосибирска.

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

Прогноз прироста количества и протяженности объектов транспортной инфраструктуры по видам транспорта относительно 2017 года, произведенный по инновационно-активному сценарию (подсценарий В) представлен в таблице 30.

Таблица 30

№ п/п	Наименование объекта транспортной инфраструктуры	Единица измерения	2022 год	2030 год
1	2	3	4	5
Железнодорожный транспорт				
1	Обустройство пешеходных подходов к железнодорожным остановочным пунктам	ед.	10	10
Воздушный транспорт				
2	Вертолетные площадки	ед.	0	2
Метрополитен				
3	Станции метрополитена	ед.	3	5
4	Новые пути метрополитена	км	3,66	6,56
5	Депо метрополитена	ед.	1	1
Наземный рельсовый пассажирский транспорт (трамвай)				
6	Трамвайные линии к реконструкции	км	14,35	18,79
7	Трамвайные линии к строительству	км	8,3	32,3

1	2	3	4	5
8	Реконструкция троллейбусного депо в трамвайный парк	ед.	0	1
Наземный безрельсовый пассажирский транспорт (автобус/троллейбус)				
9	Выделенные полосы массового пассажирского транспорта	км	63,71	74,3
10	Транспортно-пересадочные узлы	ед.	5	8
Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства				
11	Перехватывающие парковки	мест	800	1300
Мероприятия по развитию инфраструктуры для пешеходного и велосипедного движения				
12	Строительство велосипедных дорожек	км	8,47	17,98

### 3.4. Прогноз развития дорожной сети

Прогноз развития дорожной сети относительно 2017 года, произведенный по инновационно-активному сценарию (подсценарий В) представлен в таблице 31.

Таблица 31

№ п/п	Наименование объекта транспортной инфраструктуры	Единица измерения	2022 год	2030 год
1	2	3	4	5
	Строительство элементов УДС	км	29,907	57,008
2	Реконструкция элементов УДС	км	24,964	33,527
3	Развязки	ед.	4	10
4	Мостовые переходы через реки	ед.	2	3
5	Путепроводы (в том числе в разных уровнях с железной дорогой)	ед.	3	5
6	Тоннель	ед.	0	2

### 3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

Уровень автомобилизации населения города легковым автотранспортом в настоящее время составляет 270 единиц на 1000 жителей. Уровень автомобилизации на конец расчетного срока принят 407 единиц на 1000 жителей. Прогноз по параметрам дорожного движения приведен в таблице 32 раздела 3.6 Программы.

### **3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения**

Оценка параметров дорожного движения и изменения количества ДТП представлена в таблице 32.

Прогнозные значения количества ДТП, а также соответствующие им относительные показатели были получены при использовании модели прогнозирования количества ДТП на основе суммарных объемов интенсивностей движения на регулируемых и нерегулируемых пересечениях по результатам моделирования транспортных потоков.

Таблица 32

№ п.	Сценарий (с учетом подсценариев), год	Параметры условий движения		Количество ДТП, ед.	Прогнозируемый относительный прирост количества ДТП				
		Суммарная интенсивность движения на регулируемых перекрестках	Суммарная интенсивность движения на нерегулируемых перекрестках	Всего	Погибло	Ранено	Всего	Погибло	Ранено
		авт./ч	авт./ч	Ед.	Ед.	Ед.	%	%	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	2017 год (существующая транспортная инфраструктура, данные по аварийности за 2016 год) )	849910	1594951	1548	74	1792	-	-	-
2	2022 год (существующая транспортная инфраструктура при населении 2022 года)	905121	1680154	1622	78	1877	4,8% <sup>1</sup>	5,4% <sup>1</sup>	4,7% <sup>1</sup>
3	2030 год (существующая транспортная инфраструктура при населении 2030 года)	970977	1787923	1718	82	1989	11,0%	10,8%	11,0%
4	Инерционный (подсценарий А) - 2022 год	814718	1554824	1537	73	1780	-5,2% <sup>2</sup>	-6,4% <sup>2</sup>	-5,2% <sup>2</sup>
5	Инерционный (подсценарий Б) - 2022 год	820336	1556980	1551	74	1795	-4,4%	-5,1%	-4,4%
6	Инновационно-активный (подсценарий В) - 2022 год	757954	1450664	1335	64	1545	-17,7%	-17,9%	-17,7%
7	Инновационно-активный (подсценарий Г) - 2022 год	745337	1457280	1324	63	1532	-18,4%	-19,2%	-18,4%
8	Максимальный - 2022 год	750063	1446832	1289	62	1493	-16,1%	-15,1%	-16,1%
9	Инерционный (подсценарий А) - 2030 год	902059	1661679	1600	76	1852	-6,9% <sup>3</sup>	-7,3% <sup>3</sup>	-6,9% <sup>3</sup>
10	Инерционный (подсценарий Б) - 2030 год	896910	1654442	1598	76	1850	-7,0%	-7,3%	-7,0%
11	Инновационно-активный (подсценарий В) - 2030 год	882517	1644181	1317	63	1524	-23,3%	-23,2%	-23,4%
12	Инновационно-активный (подсценарий Г) - 2030 год	882492	1648094	1288	62	1491	-25,0%	-24,4%	-25,0%
13	Максимальный - 2030 год	890598	1642569	1300	62	1505	-24,3%	-24,4%	-24,3%

## Примечания:

1 – прирост относительно 2017 года (существующее состояние);

2 – прирост относительно существующего состояния при населении 2022 года;

3 – прирост относительно существующего состояния при населении 2030 года.



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

Для расчета базового (2017 год) и проектных (2030 год) сценариев учитывается ежегодный рост парка транспортных средств в городе Новосибирске на 1,22 % в год. Основой является прогноз Новосибирскстата по вероятному росту численности населения в 10 % (в настоящее время составляет 1,6 млн. чел) и уровня автомобилизации - 407 АТС/1000 жителей к 2030 году.

Состав парка транспортных средств по экологическим классам для базового варианта соответствует показателям на 01.01.2016, для сценариев 2030 года – прогноз обновления парка автомобилей по энергоустановкам и экологическому классу в среднем по Российской Федерации.

Объемы потребления моторного топлива (т/год) в зависимости от реализации сценариев развития транспортной инфраструктуры города Новосибирска представлены в таблице 33.

Таблица 33

№ п.	Сценарии	Бензин	Дизельное топливо	Сжиженный газ	Сжатый газ	Всего
1	2	3	4	5	6	7
1	2017 год (существующая транспортная инфраструктура)	330811	174806	20	9238	514874
2	2022 год (существующая транспортная инфраструктура при населении 2022 года)	347189	184996	21	9904	542109
3	2030 год (существующая транспортная инфраструктура при населении 2030 года)	365037	197364	22	10647	573070
4	Инерционный (подсценарий А) - 2030 год	231734	160108	15837	106269	513948
5	Инерционный (подсценарий Б) - 2030 год	234891	159994	16069	105333	516286
6	Инновационно-активный (подсценарий В) - 2030 год	229750	160350	15691	107206	512997
7	Инновационно-активный (подсценарий Г) - 2030 год	230305	160874	15732	107995	514906
8	Максимальный - 2030 год	233034	160155	15938	106636	515763

Объем выбросов загрязняющих веществ (т) от АТС города Новосибирска при сохранении существующей транспортной инфраструктуры представлен в таблице 34.

Таблица 34

№ п.	Загрязняющие вещества	2017 год	Население 2022 года	Население 2030 года
1	2	3	4	5
1	СО	85611,3	90093,0	94794,1

1	2	3	4	5
2	VOC	7885,8	8283,5	8701,7
3	NO <sub>x</sub>	9802,6	10366,0	11003,6
4	NH <sub>3</sub>	176,0	184,7	194,2
5	PM_exhaust	199,8	211,2	224,9
6	CO <sub>2</sub>	1611066,1	1696270,1	1793130,7
7	CH <sub>4</sub>	339,2	358,6	379,8
8	N <sub>2</sub> O	45,1	47,2	49,7

Объем выбросов загрязняющих веществ (т) от АТС города Новосибирска при реализации различных сценариев развития транспортной инфраструктуры на города Новосибирска на 2030 год представлен в таблице 35.

Таблица 35

№ п.	Загрязняющие вещества	Сценарии				Максимальный
		Инерционный (подсценарий А)	Инерционный (подсценарий Б)	Инновационно-активный (подсценарий В)	Инновационно-активный (подсценарий Г)	
1	2	3	4	5	6	7
1	CO	5852,1	5912,2	5815,4	5830,7	5877,5
2	VOC	1131,3	1136,6	1128,9	1132,3	1135,3
3	NO <sub>x</sub>	3956,7	3943,1	3972,2	3990,1	3961,2
4	NH <sub>3</sub>	88,7	89,8	87,9	88,1	89,1
5	PM_exhaust	47,0	47,1	47,0	47,2	47,0
6	CO <sub>2</sub>	1565449,6	1573009,7	1562196,1	1567873,5	1570954,8
7	CH <sub>4</sub>	419,4	417,4	421,8	424,5	421,0
8	N <sub>2</sub> O	18,7	18,8	18,6	18,7	18,7

Объем выбросов парниковых газов (т) представлен в таблице 36.

Таблица 36

№ п.	Сценарий	CO <sub>2</sub>	CH <sub>4</sub>	N <sub>2</sub> O	CO <sub>2</sub> -экв, млн. т
1	2	3	4	5	6
1	2017 год (существующая транспортная инфраструктура)	1611066,1	339,2	45,1	1,633
2	2022 год (существующая транспортная инфраструктура при населении 2022 года)	1696270,1	358,6	47,2	1,719
3	2030 год (существующая транспортная инфраструктура при населении 2030 года)	1793130,7	379,8	49,7	1,817
4	Инерционный (подсценарий А) - 2030 год	1565449,6	419,4	18,7	1,582
5	Инерционный (подсценарий Б) - 2030 год	1573009,7	417,4	18,8	1,589
6	Инновационно-активный (подсценарий В) - 2030 год	1562196,1	421,8	18,6	1,578
7	Инновационно-активный (подсценарий Г) - 2030 год	1567873,5	424,5	18,7	1,584
8	Максимальный - 2030 год	1570954,8	421,0	18,7	1,587
Коэффициенты приведения к CO <sub>2</sub> -экв		1	25	298	

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

Укрупненная оценка сценариев развития транспортной инфраструктуры по целевым показателям Программы, характеризующим объем реконструкции и строительства объектов транспортной инфраструктуры, представлена в таблице 37.

Таблица 37

№ п.	Объекты	Существующее положение (2017 год)	Сценарии развития (2030 год)				
			Инерционный (подсценарий А)	Инерционный (подсценарий Б)	Инновационно-активный (подсценарий В)	Инновационно-активный (подсценарий Г)	Максимальный
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Железнодорожный транспорт						
1.1	Обустройство пешеходных подходов к железнодорожным остановочным пунктам, единиц	27	27	27	37	27	37

1	2	3	4	5	6	7	8
2	Воздушный транспорт						
2.1	Вертолетные площадки, единиц	5	5	6	7	7	7
3	Метрополитен						
3.1	Линии метрополитена, км	15,9	17,66	17,66	22,46	25,2	28,03
3.2	Станции метрополитена, единиц	13	13	13	18	14	20
3.3	Количество электродепо	1	1	1	2	2	2
4	Наземный рельсовый общественный транспорт:						
4.1	Длина трамвайных путей, км	66,2	148,445	148,445	98,50	107,11, в том числе в однопутном исполнении 0,49	204,151, в том числе в однопутном исполнении 0,49
4.2	Длина реконструируемых путей, км	-	-	-	18,79	18,79	20,32
5	Наземный безрельсовый общественный транспорт:						
5.1	Длина выделенных полос	4,29	4,29	4,29	78,59	89,12	82,43
5.2	Протяженность контактных сетей троллейбусов, км	125,7	125,7	125,7	125,7	125,7	125,7
6	УДС						
6.1	Протяженность автомобильных дорог, км	1719,7	1803,678	1779,374	1775,691	1756,746	1852,948
6.2	Количество ТПУ, единиц	7	12	13	15	13	13
6.3	Количество автовокзалов, единиц	1	1	2	2	1	2
6.4	Количество автостанций, единиц	5	5	6	6	5	5
7	Развязки						
7.1	Количество развязок, единиц	41	51	51	51	48	62
8	Мосты						
8.1	Количество автодорожных мостов через реки	4	6	6	7	7	7
9	Велосипедный транспорт						
9.1	Протяженность дорожек для движения на велосипедах, км	2,752	1,28	1,28	20,732	1,28	17,98
10	Парковки						

1	2	3	4	5	6	7	8
10.1	Количество машино-мест на перехватывающих парковках, единиц	40773	41873	41873	42073	41873	41873
11	Грузовой транспорт, транспортные средства коммунальных и дорожных служб						
11.1	Количество площадок отстоя грузового транспорта на въездах в город Новосибирск	-	-	-	4	4	4

По результатам моделирования транспортных передвижения по всем рассмотренным сценариям развития транспортной инфраструктуры города Новосибирска на расчетные 2022 и 2030 годы, а также для сценариев сохранения существующей транспортной инфраструктуры, но с увеличением численности населения на расчетные 2022 и 2030 годы, были получены значения целевых показателей, характеризующих эффективность функционирования транспортной инфраструктуры. В таблице 38 представлены результаты оценки следующих показателей:

суммарные затраты времени населения на все передвижения с использованием моторизированных способов передвижения, мин;

средние затраты времени всех передвижений в час-пик по трудовым целям, мин;

доля всех передвижений на индивидуальном транспорте, %;

доля всех передвижений на общественном транспорте, %;

доля всех передвижений на велосипеде, %;

доля всех передвижений пешком, %.

Таблица 38

Расчетный год	Существующая ситуация	Сценарии развития транспортной инфраструктуры				
		Инерционный (подсценарий А)	Инерционный (подсценарий Б)	Инновационно-активный (подсценарий В)	Инновационно-активный (подсценарий Г)	Максимальный
1	2	3	4	5	6	7
1. Суммарные затраты времени населения на все передвижения с использованием моторизированных способов передвижения, мин						
2017	6082629	-	-	-	-	-
2022	6589456	6468877	6459791	6116899	6108931	6047025
Отклонение от 2017 года	8,3%	-	-	-	-	-
Отклонение от существующей ситуации с населением на 2022 год	-	-1,8%	-2,0%	-7,2%	-7,3%	-8,2%
2030	7134864	6952525	6890088	6277388	6302898	6240546
Отклонение от 2017 год	17,3%	-	-	-	-	-
Отклонение от существующей ситуации с населением на 2030 год	-	-2,6%	-3,4%	-12,0%	-11,7%	-12,5%
2. Средние затраты времени всех передвижений в час-пик по трудовым целям, мин						
2017	49,41	-	-	-	-	-
2022	50,01	47,73	47,69	41,53	41,4	40,67
Отклонение от 2017 года	1,2%	-	-	-	-	-
Отклонение от существующей ситуации с населением на 2022 год	-	-4,6%	-4,6%	-17,0%	-17,2%	-18,7%
2030	49,84	47,04	45,85	38,54	38,67	38,13
Отклонение от 2017 года	0,9%	-	-	-	-	-
Отклонение от существующей ситуации с населением на 2030 год	-	-5,6%	-8,0%	-22,7%	-22,4%	-23,5%
3. Доля всех передвижений на индивидуальном транспорте, %						
2017	47	-	-	-	-	-
2022	47	46	47	39	39	40
Отклонение от 2017 года	0,0%	-	-	-	-	-
Отклонение от существующей ситуации с	-	-2,1%	0,0%	-17,0%	-17,0%	-14,9%

1	2	3	4	5	6	7
населением на 2022 год						
2030	47	47	47	39	38	39
Отклонение от 2017 года	0,0%	-	-	-	-	-
Отклонение от существующей ситуации с населением на 2030 год	-	0,0%	0,0%	-17,0%	-19,1%	-17,0%
4. Доля всех передвижений на общественном транспорте, %						
2017	43	-	-	-	-	-
2022	43	44	44	52	52	52
Отклонение от 2017 года	0,0%	-	-	-	-	-
Отклонение от существующей ситуации с населением на 2022 год	-	2,3%	2,3%	20,9%	20,9%	20,9%
2030	43	44	43	53	53	52
Отклонение от 2017 года	0,0%	-	-	-	-	-
Отклонение от существующей ситуации с населением на 2030 год	-	2,3%	0,0%	23,3%	23,3%	20,9%
5. Доля всех передвижений на велосипеде, %						
2017	0,003	-	-	-	-	-
2022	0,003	0,003	0,003	0,003	0,003	0,003
Отклонение от 2017 года	0,0%	-	-	-	-	-
Отклонение от существующей ситуации с населением на 2022 год	-	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
2030	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002
Отклонение от 2017 года	-33,3%	-	-	-	-	-
Отклонение от существующей ситуации с населением на 2030 год	-	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
6. Доля всех передвижений пешком, %						
2017	10,2	-	-	-	-	-
2022	10,1	9,8	9,8	8,8	8,8	8,7
Отклонение от 2017 года	-1,0%	-	-	-	-	-
Отклонение от существующей ситуации с населением на 2030 год	-	-3,0%	-3,0%	-12,9%	-12,9%	-13,9%

1	2	3	4	5	6	7
населением на 2022 год						
2030	10,1	9,7	9,6	8,5	8,6	8,4
Отклонение от 2017 года	-1,0%	-	-	-	-	-
Отклонение от существующей ситуации с населением на 2030 год	-	-4,0%	-5,0%	-15,8%	-14,9%	-16,8%



Оценка объемов финансирования мероприятий для различных подсценариев развития транспортной инфраструктуры города Новосибирска представлена в таблице 39.

Таблица 39

№ п.	Этап реализации Программы	Сценарии				
		Инерционный (подсценарий А) (млн. руб.)	Инерционный (подсценарий Б) (млн. руб.)	Инновационно-активный (подсценарий В) (млн. руб.)	Инновационно-активный (подсценарий Г) (млн. руб.)	Максимальный (млн. руб.)
1	2	3	4	5	6	7
1	Весь период от 2018 до 2030 годов	62 710,2	84 356,1	137 448,52	164 129,1	177 620,6
2	1 этап, 2018 - 2022 годы	13 843,8	12 785,3	16 019,07	16 191,0	23 146,8
3	2 этап, 2022 - 2030 годы	48 866,4	71 570,8	121 429,45	147 938,1	154 473,8

Все пять подсценариев моделировались с помощью программного комплекса VISUM с целью оценки социально-экономического эффекта от реализации соответствующего набора мероприятий развития инфраструктуры.

Соответствующий эффект оценивался для каждого подсценария на горизонте 2022 года (1 этап реализации ПКРТИ) и на горизонте 2030 г (2 этап). В целом были промоделированы 10 вариантов развития транспортной инфраструктуры. Главным критерием эффективности развития инфраструктуры рассматривалось экономия суммарных затрат времени на передвижение на всех видах транспорта (все виды индивидуального и общественного транспорта). Данный показатель, помимо того, что дает большой социальный эффект, позволяет оценить экономическую эффективность каждого варианта мероприятий по развитию инфраструктуры.

### **5. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

В таблице 40 представлена общая оценка эффективности мероприятий всех пяти подсценариев развития транспортной инфраструктуры города Новосибирска, которая была получена с помощью моделирования этих подсценариев.

Таблица 40

№ п.	Наименование сценария	Суммарные затраты времени на передвижение на всех видах транспорта в рабочее время, млн. час	Доля затрат времени на транспорт от суммарного рабочего времени экономически занятого населения Новосибирска, %	Экономия времени в рабочие дни в зависимости от сценария развития инфраструктуры, млн. час	Доля сэкономленного времени от общих затрат времени на транспорт, %	Затраты на развитие инфраструктуры, млрд. руб.	Затраты на развитие инфраструктуры в расчете на час сэкономленного времени, тыс. руб.
1	2	3	4	5	6	7	8
1	2017 год	253,4	13,3	-	-	-	-
2	2030 год (существующая транспортная инфраструктура при населении 2030 года)	297,3	15,6	-	-	-	--
3	Инерционный (подсценарий А)	289,7	15,2	7,6	2,6	62,7	8,25
4	Инерционный (подсценарий Б)	287,1	15,0	10,2	3,4	84,4	8,27
5	Инновационно-активный (подсценарий В)	261,6	13,7	35,7	12,0	137,4	3,84
6	Инновационно-активный (подсценарий Г)	262,6	13,8	34,7	11,7	164,1	4,73
7	Максимальный	260,0	13,6	37,3	12,5	177,6	4,76

Из таблицы 40 следует, что суммарные затраты времени на передвижение на транспорте очень существенны и составляют по состоянию на 2017 год 253,4 млн. часов в рабочие дни в течение года. Если это время сравнить с суммарными затратами рабочего времени (численность экономически занятого населения  $\times$  длительность рабочего дня (8 часов)  $\times$  число рабочих дней в году = 1802 млн. час), то окажется, что время, потраченное на передвижение по городу, составляет 13,3 % от суммарного рабочего времени. Это очень существенная величина, экономия которого может заметно повлиять на экономику города.

В строке 2, показано как растут суммарные затраты времени, если инфраструктура города будет оставаться такой же как в 2017 году при росте населения. В 2030 году суммарные затраты времени на транспорт, если не развивать транспортную инфраструктуру, выросли бы на 43,9 млн. часов. В графе 5 показано, какую экономию времени дает развитие транспортной инфраструктуры в различных сценариях. Для оценки эффективности каждого подсценария необходимо соотнести финансовые затраты на развитие инфраструктуры в сценарии с величиной экономии времени в рабочие дни, которая в нем формируется. В результате получается величина капитальных затрат на развитие инфраструктуры в расчете на час сэкономленного времени. По объему капитальных затрат в расчете на час сэкономленного времени явно выигрывает сценарий В, в котором, час экономии требует 3,84 тыс. руб. капитальных вложений в транспортную инфраструктуру.

Относительно небольшие затраты в развитие транспортной инфраструктуры в сценариях А и Б, приводят к тому, что час сэкономленного времени стоит в два раза больше, чем в сценарии В. В сценариях Г и Максимальном рост капитальных затрат не приводит к существенной экономии времени, что выражается в соответствующем росте стоимости часа сэкономленного времени.

Оценка эффективности рассматриваемых подсценариев развития транспортной инфраструктуры с точки зрения безопасности дорожного движения города Новосибирска представлена в таблице 41.

Таблица 41

№ п.	Наименование подсценария	ДТП			ДТП – относительные отклонения			ДТП - абсолютные отклонения		
		Всего	Погибло, человек	Ранено, человек	Всего	Погибло	Ранено	Всего	Погибло, человек	Ранено, человек
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	2017 год (данные по аварийности за 2016 год)	1548	74	1792	-	-	-	-	-	-
2	2022 год (существующая транспортная инфраструктура при населении 2022 года)	1622	78	1877	4,8 %	5,4 %	4,7 %	74	4	85
3	2030 год (существующая транспортная инфраструктура при населении 2030 года)	1718	82	1989	11,0 %	10,8 %	11,0 %	170	8	197
Этап 1: 2017 - 2022										
4	Инерционный (подсценарий А)	1537	73	1780	-5,2 %	-6,4 %	-5,2 %	-85	-5	-97
5	Инерционный (подсценарий Б)	1551	74	1795	-4,4 %	-5,1 %	-4,4 %	-71	-4	-82
6	Инновационно-активный (подсценарий В)	1335	64	1545	-17,7 %	-17,9 %	-17,7 %	-287	-14	-332
7	Инновационно-активный (подсценарий Г)	1324	63	1532	-18,4 %	-19,2 %	-18,4 %	-298	-15	-345
8	Максимальный	1289	62	1493	-16,1 %	-15,1 %	-16,1 %	-333	-16	-384
Этап 2: 2023 - 2030										
9	Инерционный (подсценарий А)	1600	76	1852	-6,9 %	-7,3 %	-6,9 %	-118	-6	-137
10	Инерционный (подсценарий Б)	1598	76	1850	-7,0 %	-7,3 %	-7,0 %	-120	-6	-139
11	Инновационно-активный (подсценарий В)	1317	63	1524	-23,3 %	-23,2 %	-23,4 %	-401	-19	-465
12	Инновационно-активный (подсценарий Г)	1288	62	1491	-25,0 %	-24,4 %	-25,0 %	-430	-20	-498
13	Максимальный	1300	62	1505	-24,3 %	-24,4 %	-24,3 %	-418	-20	-484

В строках 2, 3 в результате моделирования показано, как будет расти число ДТП, если транспортная инфраструктура города останется на уровне 2017 года. К 2030 году количество ДТП, погибших и раненных вырастет более чем на 11%.

Из таблицы видно, что практически все подсценарии показывают уменьшения количества ДТП, а также уменьшение погибших и раненных в этих ДТП. Наилучший результат достигается в 2022 году в подсценариях В, Г и максимальном, в них количества ДТП, погибших и раненных снижается на 18 – 19% по сравнению с уровнем 2022 года, при условии неизменной транспортной инфраструктуры.

В 2030 году количество ДТП, погибших и раненных в подсценариях В, Г и максимальном ниже на 23 – 25% по сравнению с ростом количества ДТП к 2030 году при условии, что инфраструктура города будет оставаться такой же как в 2017 году при прогнозируемом росте населения.

Принцип выбора наиболее оптимального сценария заключался в поиске сценария, который давал бы максимальный эффект при разумной стоимости комплекса мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры города. Реализация подсценария В инновационно-активного сценария предполагает развитие, в первую очередь, общественного транспорта и инфраструктуры для пешеходных и велосипедных передвижений и реализацию мер по ограничению использования личного автомобиля. Данная стратегия в настоящее время характерна для большинства городов развитых стран. В городах, значительно продвинувшихся в реализации данной стратегии, высока доля передвижений на общественном транспорте, а также доля передвижений, совершаемых пешком и на велосипеде. Предпочтительность данного сценария обуславливается тем, что он позволяет обеспечить приемлемый уровень затрат времени на перемещения в ближайшем будущем при сохранении существующих объемов финансирования транспортного комплекса. Данная возможность возникает благодаря относительной дешевизне мероприятий по развитию общественного транспорта в сравнении с мероприятиями по развитию дорожной инфраструктуры в расчете на одного пользователя.

Таким образом, можно утверждать, что подсценарий В является наиболее оптимальным по соотношению затраты – эффективность сценарием развития транспортной инфраструктуры города Новосибирска, в связи с чем данный подсценарий предлагается к реализации.

## **6. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов)**

Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры,

технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов) приведен в приложении к Программе.

**7. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

Информация об объеме и источниках финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры приведена в таблице 42.

Таблица 42

№ п.	Период реализации Программы по годам	Объем финансирования, тыс. рублей			
		Бюджет города Новосибирска	Областной бюджет Новосибирской области	Федеральный бюджет	Внебюджетные источники
1	2	3	4	5	6
1	2018	36 635	200 000	0	231 676
2	2019	2 084 428	6 393 158	7 807 447	907 250
3	2020	3 533 392	4 251 153	14 572 160	1 294 380
4	2021	4 146 766	4 079 908	14 314 710	1 464 350
5	2022	4 256 422	2 378 904	8 616 528	767 220
6	2023	6 003 958	2 814 540	4 649 413	0
7	2024	3 824 273	2 857 143	1 684 670	0
8	2025	3 407 250	1 012 442	711 211	0
9	2026	3 657 332	1 711 251	467 162	0
10	2027	1 595 252	736 714	4 194 157	0
11	2028	956 162	996 624	4 762 799	0
12	2029	917 300	1 433 208	4 647 582	0
13	2030	577 405	572 627	1 921 567	0
Всего по Программе:		34 996 575	29 437 672	68 349 406	4 664 876

Оценка планируемых объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры города Новосибирска, включающая укрупненную оценку необходимых инвестиций с разбивкой по видам транспорта и дорожному хозяйству, целям и задачам Программы, источникам финансирования, включая средства бюджетов всех уровней и внебюджетные средства, приведена в приложении к Программе.

## **8. Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры Новосибирска в разбивке по годам реализации программы**

Реализация предлагаемого в Программе варианта развития транспортной инфраструктуры города Новосибирска (подсценарий В инновационно-активного сценария) позволит обеспечить к 2030 году достижение следующих показателей:

1. Показатели, характеризующие объем реконструкции и строительства объектов транспортной инфраструктуры:

1.1. Железнодорожный транспорт:

обустройство пешеходных подходов к железнодорожным остановочным пунктам – 37 ед.

1.2. Воздушный транспорт:

вертолетные площадки – 7 ед.

1.3. Метрополитен:

линии метрополитена – 22,46 км;

станции метрополитена – 18 ед.;

количество электродепо – 2 ед.

1.4. Наземный рельсовый общественный транспорт:

длина трамвайных путей – 98,50 км;

длина реконструируемых путей – 18,79 км.

1.5. Наземный безрельсовый общественный транспорт:

длина выделенных полос движения – 78,59 км.

1.6. Улично-дорожная сеть:

протяженность автомобильных дорог – 1775,691 км, в том числе:

строительство – 57,008 км;

реконструкция – 33,527 км;

количество транспортно-пересадочных узлов – 15 ед.;

количество автовокзалов - 2 ед.;

количество автостанций – 6 ед.

1.7. Развязки:

количество развязок – 51 ед.

1.8. Мосты:

количество автодорожных мостов через реки – 7 ед.

1.9. Велосипедный транспорт:

количество велодорожек – 13 ед., протяженность – 20,732 км

1.10. Парковочное пространство:

количество машино-мест на перехватывающих парковках – 42073 ед.

1.1. Грузовой транспорт, транспортные средства коммунальных и дорожных служб:

количество площадок отстоя грузового транспорта на въездах в город Новосибирск – 4 шт.

2. Показатели, характеризующие эффективность функционирования транспортной инфраструктуры:

уменьшение суммарных затрат времени населения на все передвижения с использованием моторизированных способов передвижения на 12 %;

уменьшение средних затрат времени всех передвижений в час-пик по трудовым целям на 22,7 %;

уменьшение доли всех передвижений на индивидуальном транспорте на 17 %;

увеличение доли всех передвижений на общественном транспорте на 23,3 %;

доля всех передвижений на велосипеде – 0,002 %;

доля всех передвижений пешком – 8,5 %;

уменьшение количества дорожно-транспортных происшествий на 23,3 %.

Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры города Новосибирска с разбивкой по годам реализации Программы приведены в таблице 43.



Таблица 43

№ п.	Наименование целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2030
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Железнодорожный транспорт							
1.1	Обустройство пешеходных подходов к железнодорожным остановочным пунктам	27	6	6	9	10	10	37
2	Воздушный транспорт							
2.1	Вертолетные площадки (ед.)	5	5	5	5	5	5	7
3	Метрополитен							
3.1	Линии метрополитена (км)	15,9	19,56	19,56	19,56	19,56	20,90	22,46
3.2	Станции метрополитена (ед.)	13	15	16	16	16	17	18
3.3	Количество электродепо (ед.)	1	2	2	2	2	2	2
4	Наземный рельсовый общественный транспорт							
4.1	Длина трамвайных путей (км)	66,2	72,26	73,16	74,05	74,50	74,79	98,50
4.2	Длина реконструируемых путей (км)	0	14,35	14,35	14,35	14,35	14,35	18,79
5	Наземный безрельсовый общественный транспорт							
5.1	Длина выделенных полос движения (км)	4,29	58,14	59,98	59,98	68,00	72,54	78,59
6	Улично-дорожная сеть							
6.1	Протяженность автомобильных дорог (км)	1721,157	1728,831	1737,296	1751,082	1753,566	1759,444	1775,691
6.2	Количество ТПУ (ед.)	7	7	8	12	12	15	15
6.3	Количество автовокзалов (ед.)	1	2	2	2	2	2	2
6.4	Количество автостанций (ед.)	5	5	6	6	6	6	6
7	Развязки							
7.1	Количество развязок (ед.)	41	41	42	43	45	47	51
8	Мосты							
8.1	Количество автодорожных мостов через реки (ед.)	4	5	5	6	6	6	7

1	2	3	4	5	6	7	8	9
9	Велосипедный транспорт							
9.1	Количество велодорожек (ед.)	3	4	5	6	8	10	13
9.2	Протяженность (км)	2,752	3,471	7,325	8,685	11,217	12,863	20,732
10	Парковочное пространство							
10.1	Машино-мест на перехватывающих парковках (ед.)	40773	40973	41173	41373	41573	41823	42073
11	Грузовой транспорт, транспортные средства коммунальных и дорожных служб							
11.1	Площадок отстоя грузового транспорта на въездах в город Новосибирск (ед.)	1	2	2	3	4	4	4

## **9. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры**

В целях обеспечения возможности реализации предлагаемых в составе Программы мероприятий (инвестиционных проектов) предлагаются следующие мероприятия по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры:

- обеспечение соответствия между Программой и документами стратегического и территориального планирования, муниципальными программами;

- организация работы городского центра организации дорожного движения;
- развитие контрактных отношений с транспортными операторами и переход на перевозки по регулируемым тарифам с заключением муниципальных контрактов;

- развитие нормативов парковочного пространства с целью обеспечения диверсификации требований по обеспечению объектов строительства парковками в зависимости от уровня обслуживания территории общественным транспортом, морфотипа застройки и функциональной насыщенности территории.

Внесение соответствующих изменений в Генеральный план позволит обеспечить координацию развития территорий и транспортной инфраструктуры, а также создать условия для повышения эффективности использования территорий с высокой транспортной доступностью.

По результатам актуализации Генерального плана необходимо обеспечить внесение соответствующих изменений в Правила землепользования и застройки города Новосибирска, утвержденные решением Совета депутатов города Новосибирска от 24.06.2009 № 1288.

В состав функций городского центра организации дорожного движения предлагается включить:

- обеспечение и реализация мероприятий в сфере организации и обеспечения безопасности дорожного движения на улично-дорожной сети;

- мониторинг, прогнозирование и моделирование городских транспортных и пассажирских потоков;

- обеспечение мероприятий в сфере развития велотранспортной и пешеходной инфраструктуры;

- обеспечение создания, эксплуатации, ремонта и модернизации интеллектуальной транспортной системы города Новосибирска;

- автоматизированный мониторинг движения подвижного состава перевозчиков на маршрутах регулярных перевозок пассажиров и багажа;

- участие в работе по оптимизации и совершенствованию маршрутной сети наземного городского пассажирского транспорта и транспортного обслуживания населения;

разработка и внедрение проекта развития единого парковочного пространства.

Организационная модель в Новосибирске, основанная на перевозках по нерегулируемым тарифам, сегодня не позволяет повысить качество транспортных услуг до уровня высококачественного общественного транспорта развитых стран. В качестве основного решения для этого признано развитие контрактных отношений, переход на перевозки по регулируемым тарифам с заключением муниципальных контрактов. Единственный комплексный пример подобной реформы в России представлен в Москве, где в 2016 года была реализована «новая модель взаимодействия с частными перевозчиками». После реформы качество услуг частных перевозчиков заметно улучшилось, что повысило имидж московского транспорта.

## 10. Управление Программой

Мэрия осуществляет мониторинг и оценку эффективности реализации Программы, обеспечивает корректировку мероприятий Программы и сроков их реализации. Внесение изменений в Программу производится не реже чем один раз в 2 года.

В качестве основных критериев оценки эффективности реализации мероприятий, включенных в Программу, применяются:

уровень достижения ожидаемых результатов реализации Программы;  
финансовое обеспечение Программы.

Оценка эффективности мероприятий, включенных в Программу, осуществляется по итогам ее реализации и заключается в сопоставлении значений коэффициента финансового обеспечения Программы (ФО) и уровня достигнутых результатов реализации Программы (УО) при помощи шкалы оценки эффективности мероприятий, включенных в Программу, согласно таблице 44.

Таблица 44

Шкала оценки эффективности мероприятий,  
включенных в Программу

	$УО \geq 1$	$0,7 \leq УО < 1$	$0,5 \leq УО < 0,7$	$УО < 0,5$
1	2	3	4	5
$ФО \geq 1$	Высокая эффективность	Средняя эффективность	Низкая эффективность	Программа неэффективна
$0,7 \leq ФО < 1$	Высокая эффективность	Высокая эффективность	Средняя эффективность	Низкая эффективность
$ФО < 0,7$	Высокая эффективность	Средняя эффективность	Низкая эффективность	Программа неэффективна

Коэффициент финансового обеспечения Программы определяется по формуле:

$$\text{ФО} = \frac{\text{БФ}}{\text{БП}},$$

где: ФО – коэффициент финансового обеспечения Программы;  
БФ – объем фактических расходов на реализацию мероприятий Программы;  
БП – объем планируемых расходов на реализацию Программы.

Уровень достигнутых результатов реализации Программы определяется по формуле:

$$\text{УО} = \frac{\text{О1} + \text{О2} + \text{О3}}{\text{К}},$$

где: УО – уровень достигнутых результатов реализации Программы;  
О1, О2, О3, ... – значения оценки степени достижения ожидаемого результата реализации Программы по каждому из целевых индикаторов;

К – количество целевых индикаторов.

Оценка степени достижения ожидаемого результата реализации Программы по каждому из целевых индикаторов определяется по формуле:

$$\text{О} = \frac{\text{Ф}}{\text{П}},$$

где: О – оценка степени достижения ожидаемого результата реализации Программы по каждому из целевых индикаторов;

Ф – фактически достигнутое значение целевого индикатора;

П – плановое значение целевого индикатора.

В случае если уменьшение фактически достигнутого значения целевого индикатора является положительной динамикой, показатели Ф и П в формуле меняются местами.

Расчет уровня достигнутых результатов реализации Программы (УО) оформляется согласно таблице 45.

Таблица 45

№ п.	Целевой индикатор	Единица измерения	Плановое значение целевого индикатора (П)	Фактически достигнутое значение целевого индикатора (Ф)	Оценка степени достижения ожидаемого результата реализации Программы (О)	Причины отклонения фактически достигнутого значения целевого индикатора (Ф) от его планового значения (П)
1	2	3	4	5	6	7
1						

2						
3						
...						
Уровень достигнутых результатов реализации Программы (УО):						

Мэрия города Новосибирска готовит отчет об оценке эффективности реализации мероприятий, включенных в Программу, до 1 мая года, следующего за отчетным периодом, и представляет его в Совет депутатов города Новосибирска

---







1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1.1.10	Обустройство пешеходных подходов к железнодорожной станции «Нижняя Ельцовка»	Определяются проектом	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	3670	-	-	-	-	-	-	-	-	3670
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	-	3670	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Итого по подразделу 1.1			Сумма затрат, в том числе:	-	7340	-	11010	18350	-	-	-	-	-	-	-	-	36700
			Бюджет города Новосибирска	-	7340	-	11010	18350	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.2. Воздушный транспорт																	
1.2.1	Строительство вертолетной площадки для государственного бюджетного учреждения здравоохранения Новосибирской области «Государственная Новосибирская областная клиническая больница»	Площадь 1,5 га	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-	-	19838	-	-	-	-	19838
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19838	-	-	-	-
1.2.2	Строительство вертолетной площадки для Государственного учреждения Центральной клинической больницы Сибирского отделения Российской академии наук	Площадь 1,5 га	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-	-	19838	-	-	-	-	19838
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19838	-	-	-	-
Итого по подразделу 1.2			Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-	-	39676	-	-	-	-	39676





1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
2.1.7	Формирование транспортно-пересадочного узла «Нижняя Ельцовка»: строительство перехватывающей парковки	100 мест	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	19000	12624	-	-	-	-	-	-	-	-	31624
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	19000	12624	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.1.8	Формирование транспортно-пересадочного узла «Матвеевка»: строительство перехватывающей парковки	150 мест	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	-	28400	19036	-	-	-	-	-	-	47436
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	-	-	28400	19036	-	-	-	-	-	-	-
2.1.9	Формирование транспортно-пересадочного узла «Снегири»: строительство перехватывающей парковки	150 мест	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	28400	19036	-	-	-	-	-	-	-	-	47436
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	28400	19036	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.1.10	Формирование транспортно-пересадочного узла «Чемской»: строительство перехватывающей парковки	100 мест	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	19000	12624	-	-	-	-	-	-	-	-	31624
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	19000	12624	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.1.11	Формирование транспортно-пересадочного узла «Бердское Шоссе»: строительство перехватывающей парковки	200 мест	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	37900	25348	-	-	-	-	-	-	-	-	63248
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	37900	25348	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.1.12	Формирование транспортно-	275 метров	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	-	-	150563	100376	-	-	-	-	-	250939



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
	нобродская до станции Молодежная		Областной бюджет Новосибирской области	-	684815	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	684815		
			Бюджет города Новосибирска	-	-	180791	321406	321406	180792	-	-	-	-	-	-	-	-	1004395	
2.2.3	Строительство соединительной линии метро от станции Молодежная до электродепо «Волочаевское»	359 метров	Сумма затрат, в том числе:	-	161550	212277	245448	245447	212278	-	-	-	-	-	-	-	1077000		
			Федеральный бюджет	-		169628	169627	169627	169628	-	-	-	-	-	-	-	-	678510	
			Областной бюджет Новосибирской области	-	161550						-	-	-	-	-	-	-	-	161550
			Бюджет города Новосибирска	-		42649	75821	75820	42650	-	-	-	-	-	-	-	-	-	236940
2.2.4	Строительство участка Ленинской линии метрополитена от станции метро Площадь Маркса до станции метро Площадь Станиславского	1336 метров	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	-	3896270	1655492	494592	-	-	-	-	-	6046354		
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	399059	665099	266040	-	-	-	-	-	-	1330198	
			Областной бюджет Новосибирской области	-	-	-	-	-	906953				-	-	-	-	-	-	906953
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	-	-	2590258	990393	228552	-	-	-	-	-	-	-	3809203
2.2.5	Строительство участка Ленинской линии метрополитена от станции метро Площадь Станиславского до станции метро	1564 метров	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-	-	4561202	1938016	578999	-	-	7078217		
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	-	467162	778604	311442	-	-	1557208	
			Областной бюджет Новосибирской области	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1061732			-	-	1061732	



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
	Молодежная	проект- том	Федеральный бюджет	-		356400	356400	356400	356400	-	-	-	-	-			1425600		
			Областной бюджет Новосибирской области	-	339429							-	-	-	-	-	-	-	339429
			Бюджет города Новосибирска	-		89609	159305	159305	89610			-	-	-	-	-	-	-	497829
2.2.10	Строительство станции метро Спортивная	Определяются проектом	Сумма затрат, в том числе:	-	-	678858	1131400	452600	-	-	-	-	-	-	-	-	2262858		
			Федеральный бюджет	-	-	-	1000000	425600	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1425600	
			Областной бюджет Новосибирской области	-	-	339429	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	339429
			Бюджет города Новосибирска	-	-	339429	131400	27000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	497829
2.2.11	Строительство станции метро Площадь Станиславского	Определяются проектом	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	-	678858	1131400	452600	-	-	-	-	-	2262858		
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-	1000000	425600	-	-	-	-	-	1425600	
			Областной бюджет Новосибирской области	-	-	-	-	-	-	-	339429	-	-	-	-	-	-	-	339429
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	-	-	-	-	339429	131400	27000	-	-	-	-	-	497829
2.2.12	Строительство станции метро Пермская	Определяются проектом	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-	-	678858	1131400	452600	-	-	2262858		
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1000000	425600	-	-	1425600
			Областной бюджет Новосибирской области	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	339429	-	-	-	-	339429

















1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
2.3.9	Строительство трамвайной линии по ул. Широкая от дома № 113 до ул. Троллейной	636 метров	Сумма затрат, в том числе:	-	-	14246	21370	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35616		
			Областной бюджет Новосибирской области	-	-	4274	6411	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10685
			Бюджет города Новосибирска	-	-	9972	14959	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24931
2.3.10	Ликвидация трамвайного кольца «ТЭЦ-2»	441 метров	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	2467	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2467	
			Областной бюджет Новосибирской области	-	-	-	-	740	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	740
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	-	1727	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1727
2.3.11	Строительство трамвайной линии по ул. Дукача от ул. Титова до реконструируемого трамвайного парка	2044 метров	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	-	-	68680	45740	-	-	-	-	-	-	114420	
			Областной бюджет Новосибирской области	-	-	-	-	-	-	-	34326	-	-	-	-	-	-	-	34326
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	-	-	-	-	34354	45740	-	-	-	-	-	-	80094
2.3.12	Строительство трамвайной линии от трамвайного кольца на ул. Писарева до ул. Богдана Хмельницкого	2944 метров	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-	-	-	49447	82413	32966	-	164826		
			Областной бюджет Новосибирской области	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14834	24724	9890	-	49448
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34613	57689	23076	-	115378





1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
2.3.17	Строительство трамвайной линии в микрорайон Родники	4828 метров	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	-	81092	135153	54061	-	-	-	-	-	270306	
			Областной бюджет Новосибирской области	-	-	-	-	-	-	24328	40546	16218	-	-	-	-	-	81092
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	-	-	-	56764	94607	37843	-	-	-	-	-	189214
2.3.18	Реконструкция Филиала № 3 Ленинского троллейбусного депо МКП «ГЭТ» в трамвайный парк	Определяются проектом	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	-	-	600000	400000	-	-	-	-	-	1000000	
			Областной бюджет Новосибирской области	-	-	-	-	-	-	-	300000	-	-	-	-	-	-	300000
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	-	-	-	-	300000	400000	-	-	-	-	-	700000
2.3.19	Строительство трамвайного кольца по ул. Краузе (конечный пункт хранения трамваев)	531 метров	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	-	-	11885	17827	-	-	-	-	-	29712	
			Областной бюджет Новосибирской области	-	-	-	-	-	-	-	3565	5348	-	-	-	-	-	8913
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	-	-	-	-	8320	12479	-	-	-	-	-	20799
2.3.20	Строительство трамвайного кольца по ул. Бронная (конечный пункт хранения трамваев)	290 метров	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	-	-	6491	9736	-	-	-	-	-	16227	
			Областной бюджет Новосибирской области	-	-	-	-	-	-	-	1947	2921	-	-	-	-	-	4868
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	-	-	-	-	4544	6815	-	-	-	-	-	11359

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
2.3.21	Строительство трамвайного кольца по ул. Титова (конечный пункт хранения трамваев)	256 метров	Сумма затрат, в том числе:	-	-	14324	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14324		
			Областной бюджет Новосибирской области	-	-	4297	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4297
			Бюджет города Новосибирска	-	-	10027	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10027
2.3.22	Строительство трамвайного кольца по проектной ул. Татьяны Снежиной (конечный пункт хранения трамваев)	450 метров	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	25179	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25179	
			Областной бюджет Новосибирской области	-	-	-	7553	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7553
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	17626	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17626
2.3.23	Ликвидация ж/д линии к хлебокомбинату на ул. Широкая	518 метров	Сумма затрат, в том числе:	-	1160	1738	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2898	
			Областной бюджет Новосибирской области	-	348	521	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	869
			Бюджет города Новосибирска	-	812	1217	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2029
Итого по подразделу 2.3			Сумма затрат, в том числе:	0	531426	542852	146602	30066	175838	1293138	860692	0	49447	82413	111766	52524	3876764		
			Областной бюджет Новосибирской области	0	206452	115831	43980	9020	52752	572650	73497	0	14834	24724	49287	0	1163027		
			Бюджет города Новосибирска	0	324974	427021	102622	21046	123086	720488	787195	0	34613	57689	62479	52524	2713737		
2.4. Наземный безрельсовый общественный транспорт																			















1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
2.4.30	Организация выделенной полосы движения по ул. Доватора	1977 метров	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	-	2287	-	-	-	-	-	-	-	2287
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	-	-	2287	-	-	-	-	-	-	-	-
2.4.31	Организация выделенной полосы движения от трамвайного кольца по ул. Писарева, ул. Ипподромская, ул. Танковая до ул. Богдана Хмельницкого (до строительства трамвайной линии от трамвайного кольца на ул. Писарева до ул. Богдана Хмельницкого)	2941 метров	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	3403	-	-	-	-	-	-	-	-	3403
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	-	3403	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Итого по подразделу 2.4:			Сумма затрат, в том числе:	-	66732	2271	-	9281	5249	-	4598	-	-	-	-	-	88131
			Бюджет города Новосибирска	-	66732	2271	-	9281	5249	-	4598	-	-	-	-	-	-
Итого по разделу 2:			Сумма затрат, в том числе:	66 600	8 711 358	10 535 187	7 438 432	6 794 767	10209254	4 337 516	1 937 698	5 240 060	3 118 863	1 114 012	111 766	52 524	59 668 037
			Федеральный бюджет	0	2 567 447	6 712 160	5 144 710	4 686 528	4 649 413	1 684 670	711 211	467 162	1 778 604	737 042	0	0	29 138 947
			Областной бюджет Новосибирской области	0	4 799 701	1 031 949	43 980	61 844	1 299 134	627 139	103 610	1 401 161	14 834	24 724	49 287	0	9 457 363
			Бюджет города Новосибирска	0	1 344 210	2 791 078	2 249 742	2 046 395	4 260 707	2 025 707	1 122 877	3 371 737	1 325 425	352 246	62 479	52 524	21 005 127







1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
4.4	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Героев Труда до д. 31, далее через внутриквартальный проезд к станции Сеятель и через ее привокзальную площадь к ул. Российской	1360 метров	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	6718	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6718
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	6718	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.5	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по пр. Строителей от ул. Героев Труда до пр. Академика Лаврентьева	1205 метров	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	-	5956	-	-	-	-	-	-	-	5956
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	-	-	5956	-	-	-	-	-	-	-	-
4.6	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по пр. Академика Лаврентьева на всем протяжении	2167 метров	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-	-	10705	-	-	-	-	10705
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10705	-	-	-	-
4.7	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по Морскому проспекту на всем протяжении	1906 метров	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9418	-	-	-	9418
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9418	-	-	-
4.8	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры от перекре-	386 метров	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1908	-	-	1908







1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
<b>5.2. Обустройство площадок отстоя грузового транспорта</b>																		
5.2.1	Обустройство площадок отстоя грузового транспорта на въездах в г. Новосибирск. (площадка № 1)	220 машиномест	Сумма затрат, в том числе:	69573	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	69573	
			Внебюджетные источники	69573	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	69573
5.2.2	Обустройство площадок отстоя грузового транспорта на въездах в г. Новосибирск. (площадка № 2)	180 машиномест	Сумма затрат, в том числе:	-	56923	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	56923	
			Бюджет города Новосибирска	-	56923	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	56923
5.2.3	Обустройство площадок отстоя грузового транспорта на въездах в г. Новосибирск. (площадка № 3)	200 машиномест	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	63248	-	-	-	-	-	-	-	-	-	63248	
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	63248	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	63248
5.2.4	Обустройство площадок отстоя грузового транспорта на въездах в город Новосибирск, (площадка № 4)	240 машиномест	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	75898	-	-	-	-	-	-	-	-	75898	
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	-	75898	-	-	-	-	-	-	-	-	-	75898
Итого по подразделу 5.2:			Сумма затрат, в том числе:	69573	56923	-	63248	75898	-	-	-	-	-	-	-	-	265642	
			Бюджет города Новосибирска	-	56923	-	63248	75898	-	-	-	-	-	-	-	-	-	196069
			Внебюджетные источники	69573	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>5.3. Строительство новых промышленных логистических парков</b>																		



















1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	112227	33546	-	-	-	-	-				145773	
6.1.22	Строительство Левобережной Рокады. Участок по ул. Стартовая от дамбы Октябрьского моста до ул. Сибиряков-Гвардейцев	4054 метров	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	206786	344686	137886	689358	
			Областной бюджет Новосибирской области	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100000	233606	100000	433606
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	106786	111080	37886
6.1.23	Строительство Левобережной Рокады. Участок по ул. Стартовая от Дамбы Октябрьского моста до насыпи Транссибирской железной дороги	896 метров	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	91395	60895	-	-	-	-	-	-	-	152290	
			Областной бюджет Новосибирской области	-	-	-	-	63145	32645	-	-	-	-	-	-	-	-	95790
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	-	28250	28250	-	-	-	-	-	-	-	-	56500
6.1.24	Строительство автомобильной дороги общего пользования по ул. Кулагина от ул. Ипподромской до ул. Красина	1375 метров	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	53787	35887	89674	
			Областной бюджет Новосибирской области	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50000	6405	56405
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3787	29482	33269
6.1.25	Строительство автомобильной дороги общего пользования по ул. Ключ-Камышенское пла-	892 метров	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-	34875	23300	-	-	-	-	58175	
			Областной бюджет Но-	-	-	-	-	-	-	-	-	18296	18296	-	-	-	-	36592







1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
			Областной бюджет Новосибирской области	-	-	-	42843	22114	-	-	-	-	-	-	-	-	64957
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	19157	19157	-	-	-	-	-	-	-	-	38314
6.1.38	Строительство ул. Лобова до ул. Доватора	1693 метров	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	-	-	142300	94789	-	-	-	-	-	237089
			Областной бюджет Новосибирской области	-	-	-	-	-	-	98320	50809	-	-	-	-	-	149129
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	-	-	-	43980	43980	-	-	-	-	-	87960
6.1.39	Реконструкция ул. Большая от ул. 2-й Станционной до Колыванского шоссе	1265 метров	Сумма затрат, в том числе:	-	285104	142553	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	427657
			Областной бюджет Новосибирской области	-	179330	89666	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	268996
			Бюджет города Новосибирска	-	105774	52887	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	158661
6.1.40	Строительство автостанции в районе ул. Хилокской	Определяются проектом	Сумма затрат, в том числе:	-	-	47777	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	47777
			Областной бюджет Новосибирской области	-	-	30052	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30052
			Бюджет города Новосибирска	-	-	17725	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17725
6.1.41	Реконструкция ул. Сибиряков-Гвардейцев от ул. Петухова до ул. Зорге и далее границы го-	1142 метров	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	-	-	116512	77712	-	-	-	-	-	194224
			Областной бюджет Но-	-	-	-	-	-	-	77674	44493	-	-	-	-	-	122167







1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
	ул. Герцена (вдоль дома № 6) до ул. Саввы Кожевникова (вдоль дома № 17)		Областной бюджет Но- восибирской области	-	-	-	-	-	12901	-	-	-	-	-	-	-	12901	
			Бюджет горо- да Новоси- бирска	-	-	-	-	-	7577	-	-	-	-	-	-	-	-	7577
6.1.50	Строительство автодороги от ул. Виктора Уса параллельно ул. Петухова до пл. Кирова	703 мет- ра	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-	27508	18340	-	-	-	-	45848	
			Областной бюджет Но- восибирской области	-	-	-	-	-	-	-	-	17330	11554	-	-	-	-	28884
			Бюджет горо- да Новоси- бирска	-	-	-	-	-	-	-	-	10178	6786	-	-	-	-	16964
6.1.51	Строительство автодороги от ул. Зорге до Со- ветского шоссе	966 мет- ров	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	-	-	81216	54143	-	-	-	-	-	135359	
			Областной бюджет Но- восибирской области	-	-	-	-	-	-	-	51166	34110	-	-	-	-	-	85276
			Бюджет горо- да Новоси- бирска	-	-	-	-	-	-	-	30050	20033	-	-	-	-	-	50083
6.1.52	Реконструкция ул. Лейтенанта Амосова на всем её протяжении	556 мет- ров	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	-	-	46745	31164	-	-	-	-	-	77909	
			Областной бюджет Но- восибирской области	-	-	-	-	-	-	-	17342	11562	-	-	-	-	-	28904
			Бюджет горо- да Новоси- бирска	-	-	-	-	-	-	-	29403	19602	-	-	-	-	-	49005
6.1.53	Реконструкция ул.Солиданости	707 мет- ров	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	-	-	59440	39627	-	-	-	-	-	99067	





1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
	рому шоссе на пересечении ул. Одоевского и железнодорожной линии в районе платформы «Матвеевка»		Областной бюджет Новосибирской области	-	-	1012828	1012827	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2025655	
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	675236	675200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1350436
6.2.6	Строительство транспортной развязки на пересечении ул. Доватора и ул. Лобова	73555 кв. км	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	-	114300	171456	285763	-	-	-	-	-	571519	
			Областной бюджет Новосибирской области	-	-	-	-	-	-	171456	-	-	-	-	-	-	-	171456
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	-	-	-	114300	-	285763	-	-	-	-	-	400063
6.2.7	Реконструкция съездов на транспортной развязке Октябрьского моста на ул. Большевикскую	13653 кв. км	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	63643	42440	-	-	-	-	-	-	-	-	106083	
			Областной бюджет Новосибирской области	-	-	-	33363	33363	-	-	-	-	-	-	-	-	-	66726
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	30280	9077	-	-	-	-	-	-	-	-	-	39357
6.2.8	Строительство транспортной развязки в разных уровнях на пересечении Юго-Западного транзита и продолжения ул. Доватора	83800 кв. м	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	-	-	193091	450545	-	-	-	-	-	643636	
			Областной бюджет Новосибирской области	-	-	-	-	-	-	-	193091	-	-	-	-	-	-	193091
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	-	-	-	-	-	450545	-	-	-	-	-	450545





1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
6.3.1.7	Строительство тоннеля под Транссибирской железнодорожной линией (основной ход) в районе створа ул. Стартовой	150 метров	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
6.3.2	Южный мостовой переход через р. Обь в составе:		Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3019440	5032197	5809479	2401958	16263074		
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2415553	4025757	4647582	1921567	13010459
			Областной бюджет Новосибирской области	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	452916	754829	871422	360294	2439461
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	150971	251611	290475	120097	813154
6.3.2.1	Строительство Южного мостового перехода через р. Обь	945 метров	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2789528	4184291	4881673	2092146	13947638		
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2231623	3347432	3905338	1673717	11158110
			Областной бюджет Новосибирской области	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	418429	627644	732251	313822	2092146
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	139476	209215	244084	104607	697382
6.3.2.2	Подход на правом берегу в направлении СНТ «Импульс»	2553 метров	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	130256	217092	86837	434185		
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	104205	173673	69470	347348	
			Областной бюджет Новосибирской области	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19538	32564	13026	65128
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6513	10855	4341	21709









1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	-	-	15861	-	-	-	-	-	-	-	15861		
6.4.7	Реконструкция надземного перехода над железнодорожной линией в районе Центрального пляжа Академгородка для обеспечения проезда велосипедистов	40 метров	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	41544	27696	-	-	-	-	-	-	-	69240		
			Областной бюджет Новосибирской области	-	-	-	-	12463	8309	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20772
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	-	29081	19387	-	-	-	-	-	-	-	-	-	48468
Итого по подразделу 6.4:			Сумма затрат, в том числе:	0	0	0	0	360554	895140	958993	358392	0	0	0	0	0	2573079		
			Областной бюджет Новосибирской области	0	0	0	0	108166	268543	287698	107517	0	0	0	0	0	0	0	771924
			Бюджет города Новосибирска	0	0	0	0	252388	626597	671295	250875	0	0	0	0	0	0	0	1801155
6.5. Тоннели																			
6.5.1	Строительство Левобережной рокады: тоннель на пересечение ул. Стартовая и дамбы Октябрьского моста	175 метров	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	224642	374403	149761	748806	
			Областной бюджет Новосибирской области	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67393	112321	44928	224642
			Бюджет города Новосибирска	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	157249	262082	104833	524164
6.5.2	Строительство трамвайного	150 метров	Сумма затрат, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	171160	114100	285260		



