

Российская Федерация
Городской Совет депутатов Калининграда
(шестого созыва)

Р Е Ш Е Н И Е

от 25 декабря 2017 г.
г. Калининград

№ 343

Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа «Город Калининград» на 2017 - 2035 годы

Заслушав и обсудив информацию и.о. заместителя главы администрации, председателя комитета городского хозяйства Машкова В.Н., председателя комиссии по городскому хозяйству - заместителя председателя городского Совета депутатов Калининграда Анучкина В.А., рассмотрев представленные администрацией городского округа «Город Калининград» проект решения, заключение от 18.08.2017 №и-кгх-14407 о результатах публичных слушаний по проекту и протокол публичных слушаний от 17.08.2017 № 58/пгх, руководствуясь п. 5.1 статьи 26 Градостроительного кодекса Российской Федерации, в соответствии со статьей 33 Устава городского округа «Город Калининград», городской Совет

Р Е Ш И Л:

1. Утвердить Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа «Город Калининград» на 2017- 2035 годы (Приложение).
2. Опубликовать решение в газете «Гражданин», разместить на официальном сайте городского Совета депутатов Калининграда и направить в Правительство Калининградской области для включения в региональный регистр муниципальных нормативных правовых актов в соответствии с действующим законодательством.
3. Контроль за исполнением решения возложить на комиссию по городскому хозяйству (Анучкин В.А.)

**Глава городского округа
«Город Калининград»**

А.Г. Ярошук

**Председатель городского Совета
депутатов Калининграда**

А.М. Кропоткин

**Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры
городского округа «Город Калининград»
на 2017- 2035 годы**

СОДЕРЖАНИЕ

№ раздела	Наименование раздела	№ стр
	Список принятых сокращений	4
	Паспорт Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа «Город Калининград» на 2017-2035 годы	5
1.	Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры городского округа «Город Калининград»	7
1.1.	Анализ положения городского округа «Город Калининград» в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения городского округа в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации	7
1.2.	Социально-экономическая характеристика городского округа «Город Калининград», характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса	8
1.3.	Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта	11
1.4.	Характеристика сети дорог городского округа «Город Калининград», параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузку на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери), оценка качества содержания дорог	18
1.5.	Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в городском округе «Город Калининград», обеспеченность парковками (парковочными местами)	23
1.6.	Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока	24
1.7.	Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения	26
1.8.	Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств	29

1.9.	Анализ уровня безопасности дорожного движения	32
1.10.	Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения	37
1.11.	Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры городского округа «Город Калининград»	38
1.12.	Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры городского округа «Город Калининград»	39
1.13.	Оценка финансирования транспортной инфраструктуры	39
2.	Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории городского округа «Город Калининград»	40
2.1.	Прогноз социально-экономического и градостроительного развития городского округа	40
2.2.	Прогноз транспортного спроса городского округа, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории городского округа	43
2.3.	Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта	44
2.4.	Прогноз развития дорожной сети городского округа	46
2.5.	Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения	47
2.6.	Прогноз показателей безопасности дорожного движения	48
2.7.	Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения	48
3.	Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта	51
4.	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)	54
5.	Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры	77

6. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры 117
7. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории городского округа 118

СПИСОК ПРИНЯТЫХ СОКРАЩЕНИЙ

ОДД – организация дорожного движения;
УДС – улично-дорожная сеть;
ДТП – дорожно-транспортное происшествие;
ГПТ – городской пассажирский транспорт;
АППГ – аналогичный период прошлого года;
ТС – транспортное средство;
ОТ – общественный транспорт;
ИТ – индивидуальный транспорт;
МНГП – местные нормативы градостроительного проектирования;
ТПУ – транспортно-пересадочный узел.

**Паспорт
Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры
городского округа «Город Калининград»
на 2017-2035 годы**

Наименование Программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа «Город Калининград» на 2017-2035 годы (далее – Программа)
Основание для разработки Программы	Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 №190-ФЗ (ред. от 18.06.2017); постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»
Заказчик Программы	Комитет городского хозяйства администрация городского округа «Город Калининград»
Разработчик Программы	Комитет городского хозяйства администрация городского округа «Город Калининград»
Цель Программы	Развитие современной, эффективной и безопасной транспортной инфраструктуры городского округа «Город Калининград»
Задачи Программы	<ol style="list-style-type: none"> 1. Обеспечение функционирования, развития и совершенствования улично-дорожной сети города. 2. Повышение безопасности дорожного движения. 3. Создание устойчивого функционирования транспортной системы. 4. Совершенствование транспортного обслуживания населения.
Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры	<p>Индикаторами, характеризующими успешность реализации Программы, станут:</p> <ul style="list-style-type: none"> - увеличение протяженности автомобильных дорог (улиц) местного значения на 47,09 км. - снижение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения с 69,4 % до 43,6 %; - снижение уровня социального риска до 6 погибших в ДТП в расчете на 100 000 населения; - снижение уровня транспортного риска до 1,25 погибших в ДТП в расчете на 10 000 транспортных средств; - снижение количества выбросов вредных веществ в атмосферу на 15 % - маршрутный коэффициент сети транспорта общего пользования (отношение общей длины маршрутов пассажирского транспорта к общей длине дорог внутри сети) достигнет нормативного уровня в 3,5 единицы

Сроки и этапы реализации Программы	Срок реализации Программы 2017-2035 годы, в 2 этапа: 1 этап – с 2017 по 2021 годы, 2 этап – с 2022 по 2035 годы																																																					
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	<ul style="list-style-type: none"> - комплексное строительство автомобильных дорог, искусственных сооружений, тротуаров, парковок и велосипедных дорожек; - капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы и установку технических средств организации дорожного движения; - оборудование выделенных полос для движения городского пассажирского транспорта; - организация единого парковочного пространства в целях снижения загруженности улично-дорожной сети; - организация адаптивного координированного управления дорожным движением; - оборудование остановочных площадок, установка и модернизация павильонов на остановках для общественного транспорта. 																																																					
Объемы и источники финансирования Программы (млн. руб.)	<p>Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2017-2035 год составляет 48396,73 млн. руб., в том числе по годам:</p> <table border="1" data-bbox="592 1055 1498 1675"> <thead> <tr> <th>Год</th> <th>Федеральный бюджет, млн.руб.</th> <th>Областной бюджет, млн. руб.</th> <th>Бюджет городского округа «Город Калининград», млн. руб.</th> <th>Прочие поступления, млн. руб.</th> <th>Всего, млн. руб.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2017</td> <td>117,70</td> <td>304,8</td> <td>962,1</td> <td>0,00</td> <td>1384,6</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>370,80</td> <td>540,11</td> <td>1065,66</td> <td>0,00</td> <td>1976,57</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>1060,00</td> <td>0,00</td> <td>1060,00</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>0,00</td> <td>24,00</td> <td>975,90</td> <td>100,00</td> <td>1099,9</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>0,00</td> <td>10,5</td> <td>1055,29</td> <td>200,00</td> <td>1265,79</td> </tr> <tr> <td>2022-2035</td> <td>11438,6</td> <td>5719,3</td> <td>24012,17</td> <td>439,8</td> <td>41609,87</td> </tr> <tr> <td>Итого</td> <td>11927,10</td> <td>6598,71</td> <td>29131,12</td> <td>739,8</td> <td>48396,73</td> </tr> </tbody> </table> <p>Финансирование входящих в Программу мероприятий осуществляется за счет средств местного бюджета, регионального бюджета, Федерального бюджета и внебюджетных источников.</p>						Год	Федеральный бюджет, млн.руб.	Областной бюджет, млн. руб.	Бюджет городского округа «Город Калининград», млн. руб.	Прочие поступления, млн. руб.	Всего, млн. руб.	2017	117,70	304,8	962,1	0,00	1384,6	2018	370,80	540,11	1065,66	0,00	1976,57	2019	0,00	0,00	1060,00	0,00	1060,00	2020	0,00	24,00	975,90	100,00	1099,9	2021	0,00	10,5	1055,29	200,00	1265,79	2022-2035	11438,6	5719,3	24012,17	439,8	41609,87	Итого	11927,10	6598,71	29131,12	739,8	48396,73
Год	Федеральный бюджет, млн.руб.	Областной бюджет, млн. руб.	Бюджет городского округа «Город Калининград», млн. руб.	Прочие поступления, млн. руб.	Всего, млн. руб.																																																	
2017	117,70	304,8	962,1	0,00	1384,6																																																	
2018	370,80	540,11	1065,66	0,00	1976,57																																																	
2019	0,00	0,00	1060,00	0,00	1060,00																																																	
2020	0,00	24,00	975,90	100,00	1099,9																																																	
2021	0,00	10,5	1055,29	200,00	1265,79																																																	
2022-2035	11438,6	5719,3	24012,17	439,8	41609,87																																																	
Итого	11927,10	6598,71	29131,12	739,8	48396,73																																																	

1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры городского округа «Город Калининград»

1.1. Анализ положения городского округа «Город Калининград» в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения городского округа в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

Калининград является центром самого западного из регионов России – Калининградской области. Город занимает уникальное географическое положение в окружении европейских стран практически в центре Балтийского макрорегиона, включающего в себя Польшу, Германию, Данию, Швецию, Финляндию и страны Балтии.

Ключевым фактором для развития региона является его эксклавное положение по отношению к странам Евросоюза, а также близость к основным европейским центрам, отдаленность от российских. Ближайший областной центр России Псков отстоит от Калининграда на 800 км, до Санкт-Петербурга, центра Северо-Западного федерального округа, в состав которого входит область, 950 км, до Москвы 1237 км по автодороге. До многих европейских столиц расстояния значительно меньше: 350 км до Вильнюса, 390 км до Риги, 375 км до Варшавы, 530 км до Берлина, 535 км до Стокгольма, 680 км до Копенгагена, 850 км до Осло.

Городской округ «Город Калининград» расположен в западной части Калининградской области и, по данным Росстата, занимает территорию более 224 кв.км.

Население городского округа 467,29 тыс. человек, что составляет почти половину населения всего региона.

Город Калининград основан в 1255 году в период господства на территории современной Калининградской области Тевтонского ордена. Историческое название – Кенигсберг.

Город имеет богатую историю. В течение долгого времени он являлся центром Тевтонского ордена, затем герцогства Прусского, затем королевства Пруссия, затем одним из крупнейших региональных центров объединенной Германской империи, Германии. В 1945 году по решению Потсдамской конференции был передан СССР, который включил территорию всей бывшей Восточной Пруссии в состав РСФСР. Главной особенностью региона является его эксклавное положение по отношению ко всей территории России. Калининградская область отделена от остальной части страны территорией Литвы и Белоруссии, что делает затруднительным сообщение с основной частью страны как для пассажиров, так и для грузов.

Территория городского округа включает единственный населенный пункт – город Калининград, хотя в черту города с 1970-х годов включены обширные сельскохозяйственные угодья. Решением городского Совета депутатов Калининграда от 22.03.2017 № 51 «Об образовании на территории городского округа «Город Калининград» элементов планировочной структуры – микрорайонов» образованы микрорайоны А. Космодемьянского, Чкаловск, Прибрежный, Совхозный, Западный, Прегольский, М. Борисово. Территория городского округа «Город Калининград» разделена на три административных района – Ленинградский, Московский, Центральный. Московский район занимает все левобережье Преголи и острова между двумя рукавами реки, Центральный и Ленинградский районы расположены на правом берегу реки, граница между ними проходит по железной дороге Калининград – Светлогорск и соединительной ветке между двумя железнодорожными вокзалами, за исключением небольшого участка центральных площадей, отнесенных к Центральному району. До июля 2009 года город был разделен на пять районов. Затем Балтийский район был включен в состав Московского, а Октябрьский – в состав Центрального.

Транспортные связи с основными европейскими городами осуществляются в основном посредством автомобильного транспорта. Регулярные автобусные маршруты соединяют Калининград и Берлин, Варшаву, Гданьск, Ригу, Штутгарт, Вильнюс, Таллинн, Эссен, Клайпеду. Воздушными линиями город связан с Берлином. Морской транспорт представляет собой контейнерные линии с портами Голландии, Англии, Германии, Бельгии, Финляндии, Дании и стран Балтии.

На территории Калининграда находится часть районов крупнейшего в области морского порта, связанного регулярным сообщением с основными портами Балтики и севера Европы.

Калининград связан с открытым морем и Калининградским (Вислинским) заливом судоходным каналом, построенным в начале XX века.

В целом географическое положение городского округа «Город Калининград» (наличие сухопутных, внутренних морских и речных путей, относительно близкое расстояние до государств ЕС, разнообразные остатки исторических мест и ландшафтов) создает благоприятные условия для развития разнообразных видов хозяйствования – транспортного комплекса, рыболовства, рекреации и туризма.

1.2. Социально-экономическая характеристика городского округа «Город Калининград», характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

По состоянию на 1 января 2017 года численность постоянного населения областного центра составила 467,29 тыс. человек и увеличилась по сравнению с предыдущим годом на 7,73 тыс. человек. Наиболее значительным источником притока населения в город стали Казахстан, Киргизия, Узбекистан и Украина.

В настоящее время в Калининграде сформировалось население, в котором насчитывается около 100 национальностей и народностей. Наиболее крупные этнические группы - русские, украинцы, белорусы, литовцы.

В крупных и средних предприятиях и организациях города в январе-марте 2017 года насчитывалось 192,2 тыс. замещенных рабочих мест, из них работников списочного состава (без внешних совместителей) – 95,9 %, внешних совместителей - 1,6 %, выполнявших работы по гражданско-правовым договорам – 2,5 %.

Наибольшая доля в общем числе работающих зафиксирована в сфере государственного управления и обеспечения военной безопасности, обязательном социальном обеспечении – 16,5 %. На втором месте по числу занятых – сфера образования – 15 %, на третьем – обрабатывающие производства – 14,1 %, на четвертом – сфера здравоохранения и предоставления социальных услуг – 12,2 %, пятом - транспорт и связь – 8 %.

В апреле 2017 года статус безработного получили 837 человек (на 597 человек (на 41,6 %) меньше, чем в апреле 2016 года). Количество трудоустроенных безработных в апреле 2017 года были на 89 человек (на 15,8 %) меньше, чем в аналогичном месяце 2016 года, и составили 475 человек.

Город обладает развитым производственным комплексом, в состав которого входят предприятия транспортного машиностроения (основной профиль промышленности), энергетики, радиоэлектроники, легкой промышленности, деревообработки (в т.ч. мебельное производство), других отраслей. Этот факт позволяет предлагать рынку многообразие продукции, востребованной как в России, так и за ее пределами. Сравнительно высока доля малого бизнеса в экономике города.

Малые предприятия и предприниматели заняты как в производстве, так и в непромышленном секторах. В целом экономику города отличает диверсификация отраслей, позволяющая меньше зависеть от влияния колебаний конъюнктуры на

производство тех или иных видов продукции. Развитию экономики города способствовал ряд факторов, среди которых долговременное функционирование особой экономической зоны, близость границ, и, соответственно, возможность развивать отрасли производства, ориентированные на международное сотрудничество. Производственный комплекс города территориально четко локализуется в крупном промышленно-портовом поясе, вторгающемся в планировочную ткань города до самого городского центра, а также в отдельных промзонах, территориально тяготеющих к реке. Расположение производственных территорий вдоль реки вместе с наличием акватории морского порта разрывает единство планировочной структуры города.

Одним из основных определяющих факторов градостроительного развития города на ближайший период станет проведение в Калининграде в 2018 году игр Чемпионата мира по футболу. Для размещения объектов чемпионата выбрана площадка на о. Октябрьском, расположенная близко к историческому центру города, однако требующая дополнительных значительных затрат на инженерную подготовку. Для Калининграда, как и для других городов, принимавших у себя спортивные мероприятия мирового масштаба, становится актуальной важная планировочная задача – интеграция объектов чемпионата в планировочную ткань города и последующее их эффективное использование по завершении игр. Расположение площадки стадиона позволяет в перспективе включить ее в систему общественных центров городского значения, однако для достижения этой цели необходимо продумать рациональную схему транспортного обслуживания, а также функциональное зонирование территории, позволяющее по-новому развивать территорию острова Октябрьского по завершении турнира.

Калининград обладает большим количеством объектов культурного наследия, представляющих собой, в основном, наследие немецкого периода. Обилие памятников архитектуры, истории, ландшафтного искусства, богатая история города, его близость к Европе - все это делает город привлекательным для туристов и позволяет считать культурное своеобразие Калининграда одним из основных градообразующих факторов. Необходимо формирование комплексной инфраструктуры гостеприимства, ориентированной как на европейского, так и на российского потребителя.

В селитебно-трудовом балансе города выделяются несколько «спальных» районов, в которых количество жителей значительно превышает количество рабочих мест. При этом в Центральном, Восточном и Юго-восточном планировочных районах наблюдается дефицит трудовых кадров. Планировка города нуждается в большей сбалансированности селитебно-трудового баланса.

Развитие транспортного комплекса Калининграда должно быть одним из центральных аспектов территориального планирования. В среднесрочной перспективе Калининград должен стать крупным транспортным центром России, обеспечивающим комплексное обслуживание грузов, совершение транзитных импортно-экспортных операций. Активно будут развиваться морской и торгово-транспортный комплексы, включающие в себя помимо транспортных отраслей также отрасли хранения и перевалки грузов, внешнюю торговлю и сопутствующие виды деятельности, например, упаковку и сборку. Перспективным вариантом развития транспортного узла в Калининграде является развитие авиахаба, организация коммерчески привлекательных туристических и бизнес-рейсов по Европе и России для туристов, приезжающих в Европу из Азии и Африки.

Развитие Калининграда как крупного логистического узла приведет к транспортной загруженности центра города, увеличению грузовых транспортных потоков через город. Реализация запланированных проектов в сфере транспорта и логистики приведет к увеличению нагрузки на дорожно-транспортную инфраструктуру города. Для снижения трафика по внутригородским магистралям и вывода грузовых транспортных потоков за пределы Калининграда в среднесрочной перспективе потребуется строительство обходов города Калининграда, для чего необходимо развитие окружной дороги.

Также необходимо развитие сложившейся радиально-кольцевой планировочной структуры города с расширением пропускной способности, улучшением качества дорожного полотна основных радиальных магистралей и внутреннего кольца и возможным ограничением проезда большегрузного автотранспорта по этим дорогам. Следует также рассмотреть возможность строительства развязок в местах пересечения радиальных магистралей с окружной дорогой.

Ежедневные трудовые корреспонденции к промышленным предприятиям оказывают существенное влияние на формирование фоновой нагрузки на улично-дорожную сеть.

Существенное влияние на загрузку улично-дорожной сети г. Калининграда оказывают крупные бизнес-центры как фокусы притяжения трудовых, культурно-бытовых и деловых корреспонденций. Наибольшую плотность размещения объектов такого типа имеет Центральный район, где сосредоточены как крупные торгово-офисные центры, так и организации бытовой и социально-культурной сферы, оказывающие существенное влияние на формирование пассажиропотоков.

Сложившаяся селитебно-трудовая несбалансированность, а также рост уровня автомобилизации формируют у населения повышенный спрос на передвижение между административными районами с использованием личного автотранспорта, а также у трудоспособного населения области - на трудовые корреспонденции в областной центр. Ежедневная трудовая маятниковая миграция между городом и областью оценивается в 17 тыс. корреспонденций в сутки.

Основным документом, регламентирующим градостроительное развитие г. Калининграда, является Генеральный план (утвержден решением городского Совета депутатов Калининграда от 06.07.2016 № 225).

Планировочное развитие города в рамках настоящего Генерального плана будет осуществляться в соответствии со следующими основными направлениями:

1. Сохранение исторически сложившегося планировочного каркаса города с модернизацией отдельных его элементов.
2. Планомерное развитие основной части города в пределах ул. Большой Окружной как исторически сложившейся границы застройки с освоением отдельных районов за ее пределами.
3. Развитие существующего общегородского центра в направлении исторически сложившегося центрального ядра.
4. Развитие существующих и формирование новых общественных центров на периферии города.
5. Формирование специализированного международного выставочно-делового центра на основе дальнейшего развития застройки острова Октябрьского после проведения игр Чемпионата мира по футболу 2018 года.
6. Развитие спортивных кластеров городского значения на базе стадиона Чемпионата мира 2018 года и спорткомплекса «Янтарь».
7. Заполнение лакун, образовавшихся в городской ткани после вывода крупных воинских частей, и военных городков.
8. Сохранение в основных чертах сложившегося промышленно-портового пояса города наряду с реновацией отдельных производственных территорий, примыкающих к жилой застройке.
9. Развитие сложившегося природного каркаса в виде системы парков и озелененных территорий.
10. Формирование образовательного кластера в западной части города на ул. Большой Окружной.

Также концепция пространственного развития города содержится в Стратегии социально-экономического развития городского округа «Город Калининград» на период до

2035 года, утвержденной решением городского Совета депутатов Калининграда от 09.10.2013 № 302 (в редакции от 06.07.2016 № 235).

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

Благодаря наличию единственного незамерзающего российского порта на Балтике и развитой транспортной инфраструктуры Калининград является важнейшим крупным транспортным узлом региона. Транспортный комплекс города включает железнодорожный, водный и автомобильный транспорт. Имеется доступ к воздушному транспорту. Действует развитая сеть городского пассажирского транспорта общего пользования.

1.3.1. Железнодорожный транспорт

Калининград является важнейшим узлом железнодорожной сети Калининградской области. В силу своего эксклавного положения дорога не имеет общих границ с Российскими железными дорогами и в системе перевозок связана с железными дорогами России и государств СНГ через железную дорогу Литвы и Белоруссии. Перевозки осуществляются через сопредельные государства: Литву - по двум сухопутным пограничным переходам (Нестеров-Кибартай, Советск-Пагегай) и Польшу - по трем пограничным переходам (Мамоново - Бранево, Багратионовск - Бартошице, Железнодорожный - Скандава). По своей специфике дорога является выгрузочной - объем переработки экспортно-импортных грузов от общего грузооборота составляет 85 %.

Основной объем перевозки внешнеторговых грузов осуществляется через морские пограничные переходы по станциям Калининград, Балтийск и Балтийский Лес. Основной номенклатурой грузов, перевозимых дорогой, являются нефть и нефтепродукты, удельный вес которых составляет 50 %, (рост за 4 года в 5 раз), черные металлы - 16 %, химические и минеральные удобрения - 6 %, лес - 5 %, кокс, строительные материалы и уголь - 4 %.

Магистраль осуществляет тесное взаимодействие с портами, обслуживая 2 морских порта (торговый и рыбный) и 1 речной, 6 терминалов по перевалке нефтепродуктов и 2 терминала по перевалке зерновых грузов.

Калининградский территориальный центр фирменного транспортного обслуживания, структурное подразделение ТЦФТО филиала ОАО «РЖД». На сегодняшний день услугами этой структуры пользуются порядка 800 грузоотправителей и грузополучателей и 40 экспедиторских компаний, в том числе компаний, осуществляющих международные перевозки.

В целях поддержки предприятий всех отраслей промышленности, ориентированных на перевозку грузов железнодорожным транспортом, ОАО «РЖД» разработало комплекс антикризисных мер, направленных на максимальное упрощение планирования объемов перевозок грузов. Сроки согласования заявок грузоотправителей сокращены до 1 суток - в прямом железнодорожном сообщении, до 3 суток - в прямом международном сообщении со странами СНГ и Балтии, до 5 суток - в международном сообщении с третьими странами, внедрен механизм разрешения погрузки грузов с отсрочкой провозных платежей по соответствующим банковским гарантиям. Расширяются возможности электронной системы ЭТРАН в сегменте удаленного взаимодействия грузоотправителя и железной дороги, включающего возможность формирования заявок на перевозку грузов, накладной с подписанием электронной цифровой подписью.

Станция Калининград-Северный (Северный вокзал) обслуживает поезда, соединяющие Калининград с приморскими курортами области - Зеленоградском, Светлогорском и Пионерским.

Главная пассажирская железнодорожная станция города — Калининград-Пассажирский (Южный вокзал). Станция обслуживает как пригородные поезда, так и поезда дальнего следования.

Калининградской железной дорогой ежегодно перевозится более 500 тыс. пассажиров поездами дальнего следования и более 3 млн. человек поездами пригородного сообщения.

Основные показатели за 2016 год:

- эксплуатационная длина – 668 км;

- численность сотрудников – 3 777 человек;

- средняя заработная плата – 41 949 рублей;

- перевезено грузов – 10,7 млн. тонн;

- перевезено пассажиров: в дальнем сообщении – 0,5 млн. человек, в пригородном сообщении – 3 млн. человек.

С 2014 года на территории городского округа «Город Калининград» действует новый вид транспорта – рельсобус, который доставляет жителей Московского района в центр города всего за 12 минут, что существенно сокращает время нахождения в пути и кроме этого положительно влияет на движение транспорта в часы пик.

1.3.2. Морской транспорт

Калининград расположен в юго-восточной части Балтийского моря в устье реки Преголи. С морем порт связывает Калининградский морской канал протяженностью 43 км. Наименьшая глубина канала 9,0 м. Объявленная проходная осадка судов составляет 8,0 м. Длина судов при этом не должна превышать 170 м.

Порт Калининград является самым западным незамерзающим портом России, имеющим выгодное географическое положение – не более 600 км от столиц и портов Польши, Германии, Дании, Швеции, стран Балтии. Через него проходят ответвления 2 трансъевропейских транспортных коридоров.

В Калининграде расположены причалы морского торгового, морского рыбного портов. Акватории морского торгового и рыбного портов граничат друг с другом и включают в себя три искусственных гавани - Вольную, Индустриальную, Лесную и часть реки Преголи. По обоим берегам Вольной гавани, на северо-восточном берегу Индустриальной гавани, а также на левом берегу реки Преголи к востоку от Вольной гавани расположены причалы морского торгового порта. В Лесной гавани, на юго-западном берегу Индустриальной гавани и на левом берегу реки Преголи к югу от Лесной гавани расположены причалы рыбного порта.

На 20 километрах причальных линий порта предлагают свои услуги по перевалке различных грузов 15 стивидорных компаний, проектные возможности которых позволяют перегружать до 33 миллионов тонн в год.

Навигация в порту круглогодичная. С начала января и до конца марта ведущий в порт Калининградский морской канал покрывается льдом. Однако лишь в суровые зимы для проводки судов используются ледокольные буксиры.

Развитие портового хозяйства и морского транспорта является одним из приоритетов стратегии социально-экономического развития Калининградской области. Объем переработанных портом Калининграда грузов сопоставим с объемом грузов, перерабатываемых портами иностранных Прибалтийских государств.

Грузопассажирский транспорт связывает порт Калининград контейнерными линиями с Санкт-Петербургом, портами Голландии, Англии, Германии, Бельгии, Финляндии, Дании и стран Балтии, грузопассажирскими паромными линиями с Санкт-Петербургом, железнодорожно-паромной линией с Усть-Лугой (Ленинградская область). В Калининграде открыты офисы контейнерных операторов, таких как Maersk, MSC, CMA

CGM, Unifeeder, паромного оператора DFDS LISCO. В порт заходят круизные суда с туристами (до 10 судозаходов в год).

Калининградский морской рыбный порт всегда являлся базовым для обработки рыбопромыслового флота на Северо-Западе страны. Сегодня к порту приписаны около 200 судов. Порт обеспечивает буксировку и швартовку судов, погрузочно-разгрузочные операции с рыбными, мясными пакетированными, навалочными, штучными, наливными грузами, нефтью и нефтепродуктами, хранение рыбной и мясной продукции, бункеровку судов топливом в порту, полный спектр экологических услуг и водолазный осмотр судов, монтаж, наладку грузовых технологических линий, строительство складских помещений и т.д.

Территория порта составляет 114 га. Наличие относительно глубоководных, высокомеханизированных причалов позволяет порту принимать и обрабатывать различные типы промысловых и транспортных судов грузоподъемностью до 15 тыс. тонн.

Производственный потенциал позволяет порту обрабатывать ежегодно более 1000 российских и иностранных судов и более 25 тысяч железнодорожных вагонов.

Особенностью порта является возможность подтверждения качества продукции, с которой работают грузоперевозчики. Анализом пищевой продукции и питьевой воды занимается технологическая лаборатория химико-биологического исследования. Анализ нефтепродуктов, сточных, судовых нефтесодержащих вод осуществляет лаборатория топливно-грузового комплекса.

В 2006 году Калининградский морской рыбный порт начал перевалку контейнеров, в которых поставляются грузы для предприятий Калининградской области. Контейнерный терминал - это главное направление для внутреннего инвестирования.

На грузовых причалах установлены 34 порталных крана грузоподъемностью от 5 до 32 тонн. Складское хозяйство включает в себя 42 185 кв.м крытых (отапливаемых и неотапливаемых) и 47 808 кв.м открытых складов. В порту функционируют 3 холодильника на 20 тыс. тонн грузов единовременного хранения. На территории рыбного порта расположены специализированные комплексы по перевалке удобрений навалом, жидких удобрений, по обработке судов типа Ро-Ро, пассажирский терминал.

Комплексы по перевалке жидких удобрений находятся на причалах 18 и 29. Они включают в себя 8 резервуаров для жидких грузов общей емкостью 32000 тонн. Мощности терминала позволяют обеспечить перевалку до 2,0 млн. тонн грузов в год.

Терминал по перевалке удобрений навалом действует на причале 21. Он принимает к обработке суда с осадкой не более 7,9 м, длиной до 170 м и шириной до 30 м. На терминале расположен склад на 18000 тонн единовременного хранения грузов. Он разделен на три отсека, что позволяет хранить грузы разных отправителей. Перегрузочное оборудование обеспечивает погрузку судов как со склада, так и с вагонов с производительностью до 240 т/час. Мощность терминала – 700 тыс. тонн в год.

Обработка судов типа Ро-Ро осуществляется на причалах 17 и 31. На причале 25 действует пассажирский терминал. Он принимает суда на подводных крыльях и крупные морские пассажирские лайнеры.

Грузовые работы и обслуживание пассажиров на причалах рыбного порта выполняет ГУП «Калининградский морской рыбный порт».

Калининградский морской торговый порт располагает 20 причалами общей длиной более 3 км. 18 из них являются грузовыми. Глубины вдоль них колеблются от 8,0 до 9,0 м. Общая длина причальной линии в порту - 3170 п.м.

На территории порта работают производства по фасовке минеральных удобрений, по доработке таких грузов как коксовая крошка, пиломатериалы.

Калининградский морской торговый порт совместно с взаимодействующими с ним экспедиторскими, агентскими, фрахтовыми и другими компаниями предоставляет полный комплекс услуг, связанных с транспортировкой грузов от отправителя к получателю и

стоянкой судов в порту. Основными из них являются погрузочно-разгрузочные работы, хранение грузов, экспедирование грузов железнодорожным и автомобильным транспортом, включая расчеты за перевозку грузов железнодорожным транспортом непосредственно с администрацией железной дороги, логистика, буксировка/сопровождение судов для выполнения маневров на канале и в портах, швартовые операции, перевозка любых грузов автомобильным транспортом как по территории региона, так и в другие страны и т.д.

Грузовые работы в торговом порту выполняются с помощью порталных кранов грузоподъемностью от 5 до 50 тонн общим количеством 41 единица. Для внутривортового перемещения грузов имеется большое количество мобильных погрузчиков грузоподъемностью от 1,5 до 45 тонн.

Общая площадь открытых складов торгового порта составляет 238,3 тыс. кв.м, площадь крытых складов – 50,6 тыс. кв.м. Крытые склады имеют рампы и подъездные железнодорожные пути. Один из них площадью 4 тыс. кв.м предназначен для хранения фруктов и овощей с температурным режимом от 0 до +13 градусов.

В торговом порту могут переваливаться сухие грузы широкой номенклатуры: уголь, кокс, руды, металлы, ферросплавы, металлопрокат, зерно, сахар, удобрения (сухие и жидкие), контейнеры, лесные грузы, продовольственные и рефрижераторные грузы, бумага, целлюлоза. Работы по перевалке грузов на большинстве причалов выполняет предприятие ОАО «Калининградский морской торговый порт».

Перевалка зерновых грузов и удобрений осуществляется на специализированных терминалах.

Зерновой терминал расположен на причалах 7, 8 и 9. На каждом из них находится элеватор для хранения зерна. Общая емкость элеваторов составляет 46 тыс. тонн. Они оснащены подъемно-транспортным оборудованием производительностью 175 т/час. Одновременно могут выгружаться 4 вагона с зерном, всего за сутки может быть выгружено 50 вагонов. К одновременной погрузке могут быть приняты 2 судна с суточной производительностью грузовых работ до 3000 тонн зерна. Работы на зерновом терминале выполняет АО «Портовый элеватор».

Порт имеет прямой договор с ОАО «Российские Железные дороги» на экспедирование грузов по железной дороге, а также договоры о сотрудничестве с Литовской и Белорусской железной дорогой. В порту работает автоматизированная система учета грузов, в т.ч. контейнеров.

1.3.3. Воздушный транспорт

В 24 километрах от Калининграда находится аэропорт Храброво. С 1989 года он имеет статус международного. Аэропорт оборудован одной взлетно-посадочной полосой с асфальтобетонным покрытием, длиной 2500 метров и шириной 45 метров, а также современным радиосветотехническим оборудованием аэродрома, что обеспечивает посадку по минимуму первой категории ИКАО и позволяет принимать основные типы воздушных судов.

Разделение пассажирского терминала на 2 сектора «В» и «С» позволяет разграничивать пассажиропотоки и одновременно обслуживать внутренние и международные рейсы. В аэровокзальном комплексе установлены современные кабины пограничного контроля, стойки зоны таможенного досмотра, информационные табло, банкоматы, пункт обмена валюты, терминалы для оплаты услуг, стойки туристических фирм и проката автомобилей. Для комфорта пассажиров в терминале аэровокзала расположены залы повышенной комфортности (VIP-зал и бизнес-зал).

Аэровокзал оснащен современной четырехуровневой системой обработки багажа, способной одновременно обслуживать трансферный багаж и багаж со стоек регистрации.

Грузовой терминал площадью более 2500 кв.м оснащен механизированным комплексом обработки грузов и досмотровой техникой. Производственные мощности терминала позволяют обрабатывать 50 тонн груза в сутки.

16 апреля 2013 года в аэропорту Храброво состоялась закладка капсулы по случаю начала реализации проекта по реконструкции аэропортового комплекса.

Основная цель проекта по созданию, расширению и перевооружению объектов транспортного назначения аэропорта в поселке Храброво - повышение объема и качества услуг. Проект также призван усилить безопасность, обеспечить регулярность полетов и комфорт российских и иностранных пассажиров.

Проект направлен на повышение инвестиционной привлекательности Калининградской области, обеспечение возможности проведения Чемпионата мира по футболу в 2018 году.

В планах:

- развитие многофункционального коммерческого комплекса в 2015-2020 годах;
- устранение негативного влияния инфраструктурных ограничений аэропорта на качество авиаобслуживания;
- синхронизация развития аэровокзального комплекса с модернизацией аэродромного комплекса: взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, мест стоянок самолетов, авиационной метеорологической станции, финансируемой за счет средств федерального бюджета.

По итогам работы в 2015 году аэропорт Храброво обслужил на 5,64 % больше пассажиров по сравнению с 2014 годом. Общее количество обслуженных пассажиров составило 1 542 360 человек.

Внутренними воздушными линиями в 2015 году воспользовались 1 396 736 человек, что на 13,68 % больше, чем в 2014 году. В то же время пассажиропоток на международных направлениях в 2015 году снизился по сравнению с 2014 годом на 37,07% и составил 145 624 человека.

Общее число самолетовылетов в 2015 году составило 8 060, что на 1,46% больше, чем в 2014 году.

Общий объем грузоперевозок в 2015 году составил 5 505,408 тонн, снизившись по сравнению с 2014 годом на 6,18 %.

В 2015 году полеты по 20 внутренним и международным направлениям осуществляла 21 авиакомпания. Самыми востребованными внутрироссийскими направлениями в прошедшем году были Москва и Санкт-Петербург. Основной объем пассажиропотока обеспечили авиакомпании «Аэрофлот», «Россия», «ЮТэйр», «Уральские авиалинии», «Победа» и «Оренбургские авиалинии».

В декабре 2015 года число пассажиров на внутренних линиях увеличилось на 17,92 % по сравнению с показателями аналогичного периода прошлого года и достигло 112 093 человек, в то же время на международных линиях снижение пассажиропотока достигло 68,10 % - до 3 506 человек. В целом за декабрь 2015 года пассажиропоток аэропорта Храброво увеличился на 9,01 % и составил 115 599 пассажиров.

1.3.4. Автомобильный транспорт

Важнейшим видом международного, внутриобластного и городского транспорта является автомобильный. В городе развита сеть автомобильных дорог с твердым покрытием, которые составляют 87,7 % от общей площади улиц, проездов и набережных.

Автомобильный транспорт выполняет регулярные рейсы в города Белоруссии, Германии, в страны Балтии, Польши, Чехии и другие города Европы. Перевозка грузов на международных сообщениях осуществляется под контролем регионального представительства Ассоциации международных автомобильных перевозчиков.

Важнейшие автодороги, подходящие к городу:

- А229 Калининград - Черняховск - литовская граница (на Минск). Часть Е 28 и Е 77;
- А194 Калининград - Ладушкин - Мамоново - польская граница (на Эльблонг). Часть Е 28 и Е 77;
- Калининград - Полесск - Большаково (далее в Советск);
- Калининград - Зеленоградск (далее по Куршской косе на Ниду и Клайпеду);
- Калининград - Переславское – Светлогорск;
- Калининград - Приморск – Балтийск;
- Калининград - Багратионовск - польская граница (далее в Ольштын).

Пограничные переходы для автомобильного транспорта:

- с Литвой: Советск - Панемуне (по мосту королевы Луизы через Неман), Чернышевское - Кибартай, переход на Куршской косе Куршская коса - Нида, Пограничный – Рамонишкяй;

- с Польшей: Багратионовск - Безледы, Мамоново - Гронево, Мамоново-2 - Гжехотки, Гусев –Голдап;

Регулярные автобусные маршруты связывают Калининград с Белоруссией, Литвой, Латвией, Эстонией, Польшей и Германией.

В Калининграде два автовокзала. «Старый» автовокзал расположен на площади Калинина, рядом с железнодорожной станцией Калининград-Пассажиры и используется преимущественно для внутриобластных перевозок. Международный автовокзал расположен в конце Московского проспекта. С этого международного автовокзала отправляется более 90 % регулярных международных автобусных рейсов в Литву, Латвию, Эстонию, Польшу, Германию и Республику Беларусь.

В августе 2008 года началось строительство автомагистрали «Приморское кольцо» для связи Калининграда с приморскими городами - Светлогорском, Пионерским, Зеленоградском, Балтийском, Светлым и международным аэропортом Храброво.

27 октября 2009 года состоялось открытие первого участка четырехрядной магистрали с максимальной скоростью движения 120 км/ч Калининград - Зеленоградск с ответвлением в аэропорт Храброво. В ноябре 2011 года введен участок дороги, связывающий Светлогорск и Зеленоградск с ответвлением на Пионерский.

1.3.5. Городской пассажирский транспорт

В 2014 году в рамках заключенного между комитетом городского хозяйства администрации городского округа «Город Калининград» и ЗАО «Научно-исследовательский и проектный институт территориального развития и транспортной инфраструктуры» (ЗАО «НИПИ ТРТИ», г. Санкт-Петербург) муниципального контракта на выполнение научно-исследовательской работы по теме «Комплексная схема развития пассажирского транспорта общего пользования города Калининграда на перспективу до 2020 года с учетом реализации задач транспортного обеспечения и проведения игр Чемпионата мира по футболу 2018 года» проведено поэтапное сплошное обследование пассажиропотока по всем маршрутам в границах городского округа «Город Калининград».

По результатам проведенного обследования сделан анализ и подготовлены предложения:

- по корректировке существующих маршрутов;
- по определению необходимого количества транспорта на маршрутах и организации новых маршрутов.

Также проработаны вопросы выбора типов транспортных средств, в соответствии с их вместимостью для удовлетворения потребностей населения и более качественного обслуживания пассажиров.

В основу расчетов и создания математической модели была положена Стратегия социально-экономического развития городского округа «Город Калининград» до 2035 года (концепция пространственного развития города и утвержденных проектов планировки).

Стратегия предполагает:

- оптимизацию схемы общественного транспорта, максимально исключив диаметрность маршрутов и тем самым снизив дублирование маршрутов, проходящих через центр города;
- проведение комплексного анализа существующей маршрутной сети города, объема и направления пассажиропотоков, оценку пропускной способности транспортных магистралей;
- оценку прибыльности/убыточности городских маршрутов, анализ возможности сокращения убыточных маршрутов (рассмотрение возможности сокращения участков, на которых автобусные, троллейбусные и/или трамвайные маршруты совпадают с маршрутами автобусов малого класса).

Для увеличения провозной способности транспорта общего пользования администрацией городского округа «Город Калининград» взят курс на сокращение автобусов малого класса и заменой их автобусами большого класса. На сегодняшний день маршруты автобусов малого класса остались только там, где ширина проезжей части не позволяет осуществлять движение автобусов большого класса.

Постановлением администрации городского округа «Город Калининград» от 25.12.2015 № 2154 «Об утверждении городской маршрутной сети регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом общего пользования в городском округе «Город Калининград» утверждена новая городская маршрутная сеть. Всего в маршрутной сети городского округа «Город Калининград» 54 маршрута, которые обслуживают 469 автобусов большого и малого классов и 103 единицы электротранспорта:

- 32 маршрута автобусов большого класса (290 ед.);
- 14 маршрутов автобусов малого класса (179 ед.);
- 2 трамвайных маршрута (24 ед.);
- 6 троллейбусных маршрутов (60 ед.+19 ед. маршрута № 9).

Комитетом городского хозяйства администрации городского округа «Город Калининград» заключены договоры об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по маршрутам городского округа «Город Калининград» (далее - договор) со следующими предприятиями:

1. МКП «Калининград-ГорТранс».
2. ИП Фомин М.В.
3. ООО «Вест Лайн 1».
4. ООО «Вест Лайн».
5. ООО «ТОТЕМ».
6. ООО «Зеленоградск-Транс 2».
7. ИП Скиба В.С.
8. ООО «Маршрутное такси».
9. ООО «Балттрансавто один».
10. ООО «Балттрансавто два».

В 2017 году тариф на перевозку пассажиров транспортом общего пользования городского округа в 20 руб. являлся одним из самых низких в Северо-Западном федеральном округе Российской Федерации.

Договором об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по маршрутам городского округа «Город Калининград» предусмотрена перевозка льготных категорий граждан по маршрутам города по ежемесячному социальному проездному билету стоимостью 700 рублей, пенсионеров по

старости, не имеющих льгот по федеральному и региональному законодательству, - по ежемесячному социальному проездному билету стоимостью 300 рублей, школьников и воспитанников реабилитационных учреждений социальной сферы - по билетам стоимостью 15 рублей. Бесплатно осуществляется перевозка всеми видами транспорта общего пользования участников и инвалидов Великой Отечественной Войны (по проездному билету установленного образца) и Почетных граждан города Калининграда (по удостоверениям установленного образца).

В соответствии с условиями проведенного конкурсного отбора, в целях повышения удобства и качества транспортного обслуживания жителей и гостей Калининграда осуществлена установка аппаратуры спутниковой радионавигационной системы GPS/ГЛОНАСС на весь пассажирский городской транспорт общего пользования, а подвижной состав оборудован автоинформаторами.

В 2016 году создано муниципального казенное учреждение городского округа «Город Калининград» «Центр организации движения и пассажирских перевозок». На его базе работает единая диспетчерская служба по контролю за работой городского пассажирского транспорта. Запланировано совершенствование системы оплаты проезда в транспорте общего пользования путем внедрения автоматизированной электронной системы оплаты проезда. Также одним из видов деятельности созданного учреждения является мониторинг выбросов парниковых газов от автомобильного транспорта (сбор, анализ информации, программный расчет выбросов).

1.4. Характеристика сети дорог городского округа «Город Калининград», параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузку на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери), оценка качества содержания дорог

Калининград представляет собой пример радиально-кольцевой планировочной структуры, что обусловило особенности транспортного каркаса города.

Автомобильные дороги местного значения составляют важнейшую часть транспортной инфраструктуры городского округа, обеспечивая перемещение пассажиров, товаров и услуг. Отсутствие развитой транспортной инфраструктуры, удобных транспортных связей между ее отдельными звеньями в черте города, постоянный темп роста парка автотранспортных средств приводит к значительному снижению пропускной способности, нагрузке и преждевременному износу объектов улично-дорожной сети.

В реестре муниципального имущества города Калининграда числятся:

- 823 улицы общей протяженностью 576,4 км, в том числе 446,25 км (78 %) улиц с усовершенствованным покрытием;
- 30 км подъездных дорог к садовым некоммерческим товариществам (далее - СНТ);
- 850 км тротуаров;
- 50 000 кв.м парковок автотранспорта, заездных карманов;
- 100 искусственных сооружений (мостов, путепроводов, тоннелей) общей протяженностью 5,916 км, в том числе 16 путепроводов, 65 автомобильных мостов, 1 тоннель, 18 пешеходных мостов (в том числе 10 больших). При этом 80 % сооружений имеют длительные сроки эксплуатации (довоенной постройки), 38 % находятся в неудовлетворительном состоянии, не отвечают нормативным требованиям.

В целом улично-дорожная сеть, выделенная в процессе функционального зонирования территории, занимает 19,9 % от урбанизированной части городского округа, что соответствует почти 2149 га. Наиболее высокий процент УДС (29,3 %) в Центральном

планировочном районе, что обусловлено исторически сложившейся плотной УДС и наличием широких магистральных улиц, самый низкий (12,8 %) – в Юго-Восточном планировочном районе, в котором имеются значительные по площади микрорайоны, не расчлененные улицами, производственные и режимные территории.

Общая протяженность улиц на территории городского округа составляет 576,4 км. Большая часть существующих магистралей не соответствует параметрам, заявленным в СП 34.13330.2012, по количеству полос движения, радиусам поворотов и т.п. В результате натурных обследований выявлено, что большинство магистральных улиц имеют только две полосы движения, протяженность магистральных улиц и дорог, имеющих более одной полосы движения в одном направлении, составляет 63,6 км, что соответствует 33 % от всей протяженности магистральной сети.

Плотность магистральной УДС составляет в среднем по городу 1,57 км/кв.км., что выше минимально допустимого значения 1,25 км/кв.км.

Общий уровень загрузки магистральной сети центра города доходит до 97 %, что существенно превышает комфортный показатель.

Коэффициент непрямолинейности сети составляет в настоящее время 1,23 по сети в целом, что не выше рекомендуемых значений.

Экологическая ситуация в городе в целом характеризуется как сложная. Основным фактором, способствующим ухудшению ситуации, является большой объем выбросов от транспорта. Причиной является и высокая степень автомобилизации, и низкая пропускная способность многих улиц, и доминирование автобусов среди общественного транспорта, и сверхцентрализация автобусной сети. Вредное воздействие на окружающую среду вызывают также проблемы систем жилищно-коммунального хозяйства города, в т.ч. незавершенность строительства канализации, в т.ч. дождевой, высокий процент износа сетей, наличие заполненной и не в полной мере отвечающей санитарным нормам городской свалки, расположенной на территории г. Калининграда.

Наименование	ед. изм.	В целом по городу	Планировочные районы:													Промышленно-портовый пояс	Прочие территории
			ВСЕГО	Центральный	1-ый Западный	2-ой Западный	Северный	Северо-Восточный	Восточный	Южный	Юго-Западный	Юго-Восточный	Комсомольский	Прибрежный	Чкаловск		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
	га	2187	1801	280	335	58	231	163	179	197	67	179	78	27	48	338	48
Площадь УДС	кв.км / кв.км	0,18	0,19	0,29	0,18	0,19	0,23	0,17	0,21	0,20	0,22	0,14	0,20	0,21	0,18	0,24	0,03
Удельный вес УДС	%	19,90	19,38	28,74	18,06	19,42	23,28	16,77	20,91	20,14	21,91	14,12	20,26	20,75	18,36	23,60	3,10
Протяженность магистральных улиц и дорог	км	192,49	192,49	36,71	41,34	1,61	20,74	18,75	8,04	22,93	6,90	25,63	3,62	1,43	4,79	7,02	10,06
в т.ч.:																	
автодороги федерального значения	км	1,33	0,00														1,33
автодороги регионального и межмуниципального значения	км	12,23	6,63						1,45	0,2		3,55		1,43			5,6
улицы областного значения непрерывного движения	км	0,00	0,00														
улицы областного значения регулируемого движения	км	94,91	90,82	21,67	16,1	1,44	6,68	8,07	3,94	10	5,35	16,87			0,7	1,54	2,55
улицы районного значения	км	101,10	95,04	15,04	25,24	0,17	14,06	10,68	2,65	12,73	1,55	5,21	3,62		4,09	5,48	0,58

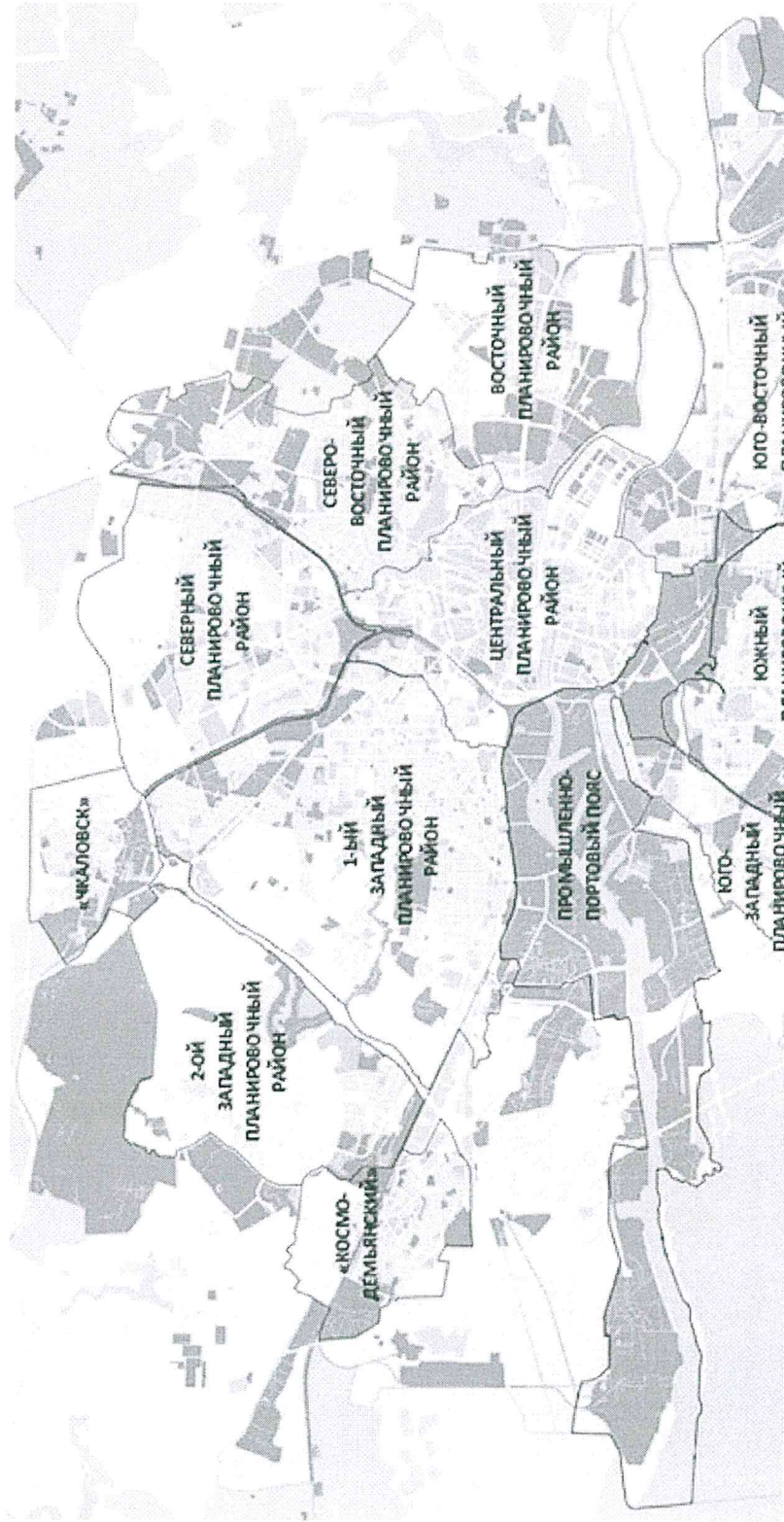
Прочие улицы и дороги	км	325,17	311,24	43,32	86,15	1,20	39,78	33,41	13,03	24,19	14,87	26,98	18,74	4,78	4,79	10,84	3,09
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
в т.ч.:																	
улицы в жилой застройке (основные)	км	312,95	305,36	40,04	86,07	1,2	39,78	33,41	13,03	22,15	14,87	26,98	18,74	4,78	4,31	4,96	2,63
улицы в промывшленных районах	км	8,94	2,60		0,08					2,04					0,48	5,88	0,46
парковые дороги	км	0,00	0,00														
пешеходные улицы	км	3,28	3,28	3,28													
Плотность УДС	км/кв.км.	4,21	5,42	8,21	6,86	0,94	6,09	5,37	2,46	4,81	7,08	4,15	5,79	4,75	3,66	1,25	0,84
в т.ч.:																	
магистральной	км/кв.км.	1,57	2,07	3,76	2,23	0,54	2,09	1,93	0,94	2,34	2,24	2,02	0,94	1,09	1,83	0,49	0,64
общей	км/кв.км.	2,65	3,35	4,44	4,64	0,40	4,00	3,44	1,52	2,47	4,83	2,13	4,85	3,66	1,83	0,76	0,20

Примечания:

1. Протяженность улиц и дорог и территория улично-дорожной сети приведена по обмеру опорного плана электронной базы данных проекта и может несколько отличаться от иных источников.
2. Магистральные улицы одностороннего движения (пары улиц) учитывались с коэффициентом 0,5 по длине.
3. Дороги федерального и регионального значения, не пересекающие границы планировочных районов, учтены в колонке «прочие территории» по каждому из планировочных районов.
4. Плотность улично-дорожной сети определена по отношению к урбанизированной территории городского округа.

Схема планировочного деления городского округа

Рис.№1



1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в городском округе «Город Калининград», обеспеченность парковками (парковочными местами)

Автомобилизация населения Калининграда – одна из самых высоких в России, что порождает системные проблемы в области движения автотранспорта. Улично-дорожная сеть с трудом справляется с пиковыми потоками, возникновение чрезвычайных ситуаций или плохие погодные условия способны существенно ухудшить движение автотранспорта. Для города характерны узкие улицы, мелкая сетка кварталов сохранившейся исторической планировки. По данным натурных обследований, доля магистралей, имеющих три и более полос движения, составляет около 30 %. Не решена проблема хранения транспорта, местом хранения остается в основном улично-дорожная сеть и дворы общего пользования. Незначительная доля транспорта хранится в гаражах и на стоянках капитального типа.

На протяжении последних 10 лет интенсивность движения в центральной части города в среднем увеличилась в 1,6 раза. Это свидетельствует о том, что изменение интенсивности движения происходит в соответствии с ростом автомобилизации. На протяжении последних 10 лет рост автомобилизации составлял около 5 % в год. По данным ГИБДД, общее количество автотранспортных средств, зарегистрированных на территории города, составляет **225 526** ед., распределение по категориям представлено в таблице №2.

Таблица №2.

Количество транспортных средств (ТС), зарегистрированных в 2016 г. на территории городского округа «Город Калининград»

<i>Категория</i>	<i>Состав ТС</i>	<i>Кол-во (шт)</i>
A	Мотоциклы	3 373
B	Автомобили с массой не более 3,5т. и количеством мест не более 7	191 666
C	Автомобили с массой более 3,5 т.	13 969
D	Автомобили для перевозки людей более 7 мест	2 335
E	Прицепы и полуприцепы	14 183
	ВСЕГО	225 526

В настоящее время уровень автомобилизации следует оценить как 417 легковых автомобилей на 1000 жителей.

Наиболее актуальной для Калининграда проблемой является присутствие в городе, в т.ч. в центральной части, значительных транзитных потоков, следующих через отдельные жилые районы и через весь город в широтном направлении.

Специалистами ОАО «НИПИ «ТРТИ» в 2014г. при общем обследовании улично-дорожной сети города была определена емкость мест, пригодных для парковки автотранспорта, исходя из физических параметров сечения улиц, наличия или отсутствия запретов на парковку. При всей условности подсчета оценка, проведенная по такой методике, показала наличие в городе 37,3 тыс. парковочных мест в пределах улиц и дорог.

Этот показатель составляет лишь 23,9 % от всего количества машиномест в городе и колеблется в пределах города от 12% до 44 % по различным административным районам. Сходным образом была оценена и емкость стояночного пространства в пределах дворов общего пользования, составившая 101,3 тыс. машиномест.

Общая емкость парковочного пространства в пределах улично-дорожной сети и дворов общего пользования составляет 138,6 тыс. мест. Пропорционально примем размещение оставшегося автопарка в пределах улично-дорожной сети в количестве 16,04 тыс. авт. и дворов общего пользования 43,56 тыс. авт.

Помимо постоянного хранения автотранспорта серьезной проблемой для города является организация гостевых парковок у объектов, предназначенных для массового посещения (торговых центров, рынков, театров, развлекательных и спортивных объектов, банков), и объектов длительного пребывания (мест приложения труда). Зачастую парковки около таких мест не организованы, характеризуются плохими условиями въезда/выезда и недостаточны по емкости.

Компанией «ВК Регионконсалт» подготовлена научно-исследовательская работа «Разработка концепции и программы создания, развития и функционирования системы единого парковочного пространства городского округа «Город Калининград».

Основные цели парковочной политики:

- повышение пропускной способности УДС;
- снижение интенсивности транспортных потоков.

Задачи парковочной политики:

- стимулировать перемещение ТС с УДС на внеуличные парковки;
- снижать количество поездок на личном транспорте;
- ограничивать поток въезжающих в центр города ТС;
- мотивировать использовать общественный транспорт;
- мотивировать использовать велосипед.

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

Город обладает развитой системой общественного транспорта, главными недостатками которой являются гиперцентрализация маршрутной сети, неэкологичность, неудовлетворительное состояние подвижного состава. В перевозке пассажиров доминируют автобусы в ущерб существующим трамвайным и троллейбусным сетям. Трамвайная сеть города, одна из старейших в России находится в состоянии глубокого упадка, вызванного системным недофинансированием, старением подвижного состава, привязкой к определенным типам трамваев вследствие узкой колеи и узких габаритов вагонов. При этом конфигурация сети позволяет использовать ее в наиболее востребованных направлениях на основных магистралях города. Троллейбусная сеть сформирована на основных радиальных и вылетных магистралях и имеет потенциал для дальнейшего развития как альтернатива автобусам на наиболее загруженных направлениях. Конфигурация железнодорожной сети в черте города и трамвайных линий позволяет развивать систему городских железных дорог, интегрированную с трамвайной сетью. При этом рельсовый транспорт в городе (и железная дорога, и трамвай) имеет ряд серьезных инфраструктурных проблем, требующих значительных капиталовложений для их преодоления.

№	Показатель	Виды городского пассажирского транспорта		
		Трамваи	Троллейбусы	Автобусы большого, среднего и малого классов
1.	Объем перевозок (тыс. пасс. в сут.)	19	46,7	405,91
2.	Количество маршрутов (шт.)	2	6	32+14
3.	Протяженность транспортной сети (км.)	43,2	45,8	688
4.	Количество единиц подвижного состава (шт.)	24	60 (+19 в перспективе)	290+179

Трамвайная транспортная сеть представляет собой радиальную систему, проходящую через все административные районы города, обеспечивая связь жилых и промышленных микрорайонов с центром. 90 % пути двух существующих трамвайных маршрутов проходит по одним и тем же участкам УДС, за исключением конечных участков маршрута в Московском районе. В настоящее время трамвайная транспортная сеть значительно сократилась вследствие начавшегося в 2001 году процесса закрытия трамвайных маршрутов. В настоящее время на ряде участков УДС полностью демонтированы трамвайные рельсы и контактная сеть.

Троллейбусная транспортная сеть соответствует радиальной схеме улично-дорожной сети, обеспечивающей перевозку пассажиров Московского, Ленинградского и Центрального районов к центру города. Троллейбусная транспортная сеть в большей степени сосредоточена в западной части города, охватывает основные городские магистрали (пр-кт Победы, пр-кт Советский, пр-кт Ленинский, пр-кт Московский).

Транспортная сеть муниципальных автобусных маршрутов образует прямоугольно-радиальную систему, обеспечивающую связь периферийных районов города с центром. Радиальный характер сети связан с планировочными особенностями УДС города. Основные транспортные магистрали лучеобразно расходятся из центра города.

Транспортная сеть, по которой проходят маршруты всех видов городского пассажирского транспорта Калининграда, в целом имеет прямоугольно-радиальный характер.

По результатам транспортного обследования пассажиропотоков, плановый интервал движения общественного транспорта значительно отличается от фактического, что позволяет сделать вывод о том, что в результате затрудненных условий движения общественного транспорта фактическая провозная способность системы значительно ниже.

В соответствии с СП 42.13330.2011 (Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*) дальность пешеходных подходов к остановкам общественного транспорта должна быть не более 500 м, в центре города - не более 250 м. Практически на всей территории

города (кроме отдельных участков в зоне строительства новых жилых кварталов, например по ул. Аксакова) соблюдается данное требование.

1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Развитие в Калининграде пешеходной и велосипедной инфраструктуры способствует улучшению условий пользования общегородскими центрами тяготения, сохранению исторических памятников, улучшению экологической обстановки, обеспечению условий отдыха населения и безопасности дорожного движения за счет разделения пешеходных и транспортных потоков.

В сложившейся, в ходе исторического развития, планировке городов в России, и в частности в Калининграде, за прошедший период слабо уделялось внимание данной инфраструктуре. Возросший уровень автомобилизации привел к большой нагрузке улично-дорожной сети транспортом, тем самым уменьшив скорость сообщения в городе.

Кроме того, историческая часть города не имеет достаточно мест для культурного досуга жителей и гостей города. Одним из направлений решения данного вопроса является организация пешеходного и велосипедного движения.

Одна из первоочередных задач - развитие в городе пешеходной инфраструктуры. Пешеходные улицы и зоны - это возможности проведения досуга и выбора кратчайшего пути в зонах массового движения пешеходов. Это позволит организовать пешеходные маршруты в историческом центре города, местах проведения массовых городских мероприятий, в парках, имеющих досуговую и развлекательную инфраструктуру, а также в крупных торговых и культурных городских зонах. При подготовке к проведению соревнований по футболу FIFA – 2018 также актуальна организация пешеходной инфраструктуры в районе острова Октябрьского.

Пешеходные улицы и зоны - это бестранспортные зоны и пешеходные пространства. В редких случаях по пешеходным улицам могут проходить трамвайные линии. Так как трамвай относится к экологическому виду транспорта и имеет точную траекторию движения, это обеспечивает безопасность пешеходов.

Основными критериями определения места создания пешеходных улиц являются:

- использование улиц и пространств, имеющих общественное признание;
- возможность реорганизации движения автомобильного транспорта, в том числе и общественного, с обеспечением подвоза товаров на объекты потребительского рынка и услуг;
- возможность устройства в пешеходной доступности, расчетного количества гостевых парковочных мест для автотранспорта;
- интеграция пешеходных улиц и зон с маршрутами и инфраструктурой велосипедного движения.

Наиболее оптимальным подходом к организации пешеходных пространств является связывание участков пешеходных улиц и зон в единую сеть. Эта сеть связывает между собой разнообразные объекты притяжения города и является частью улично-дорожной сети города, однако также включает в себя планировочные элементы рекреационных, селитебных и других городских пространств.

К пешеходной инфраструктуре относятся пешеходные улицы, площади с пешеходными зонами, парки, скверы, набережные, надземные (подземные) пешеходные переходы и мосты. В существующей инфраструктуре города имеется пешеходная инфраструктура в составе улично-дорожной сети (таблица №4).

Наименование	Статус	Ориентиры	Длина, м
ул. Канта	Парковая зона	ул. Октябрьская, пр-кт Ленинский	492,12
ул. Фестивальная аллея	Пешеходно-транспортная	ул. Комсомольская, ул. Каштановая аллея	1868,86
ул. Рокоссовского	Пешеходная	ул. Ген. Соммера, ул. Черняховского	357
ул. Ген. Соммера	Пешеходная	пр-кт Ленинский, ул. Рокоссовского	366
ул. Яблонева аллея	Пешеходная	пр-кт Победы, пр-кт Мира	106
пр-кт Гвардейский	Пешеходная	ул. Горная, ул. Ген. Буткова	455
парковая дорожка к Памятному знаку героям-комсомольцам, погибшим при штурме Кенигсберга	Пешеходная	пр-кт Калинина, ПКиО «Южный»	200

Существующая пешеходная инфраструктура имеет разрозненный вид и не связана в единый комплекс, в тоже время основные формирующие ее объекты находятся в центральной части города и имеют уникальную особенность - выход к реке. Эти условия позволяют создать доступную для горожан пешеходную инфраструктуру, которая преобразит историческую часть города и сделает ее привлекательной для посещения жителями и гостями города.

Важной составляющей развития современных городов и в частности улично-дорожной сети является интеграция в нее велосипедной инфраструктуры. Основную велосипедную инфраструктуру составляют велосипедные дорожки, велосипедные полосы на улично-дорожной сети и парковки для хранения велосипедов.

Велосипедный транспорт – одно из перспективных направлений развития транспортной инфраструктуры г. Калининграда. Развитию данного вида передвижения способствует мягкий климат города, значительная доля активной молодежи среди населения, близость к традиционно «велосипедным» городам Европы и т.п. В последнее время при проектировании новых и реконструкции существующих улиц в Калининграде велосипедные дорожки являются обязательным элементом транспортной инфраструктуры города.

В Калининграде на данный момент обустроены велосипедные дорожки по следующим маршрутам:

- озеро Верхнее - протяженность около 4,5 км.;
- сквер на ул. Гаражной – ул. Юношеской – протяженность 0,595 км.;
- ул. Фестивальная аллея – протяженность около 1,9 км.;
- ул. Гайдара – ул. Ген. Челнокова – ул. Согласия – общая протяженность велодорожек – 12,6 км.;
- велодорожка между СК «Янтарный» и ул. Ген. Челнокова – протяженность 0,4 км;

- ул. Островского – протяженность 0,53 км;
- ул. 9 Апреля - протяженность 2,26 км;
- бул. Солнечный - протяженность 0,43 км;
- наб. Адм. Трибуца – 0,69 км.

При разработке предложений по развитию велосипедного движения учитывались три основных критерия:

- безопасность для всех участников дорожного движения;
- кратчайший путь следования между основными узлами (районами);
- наличие связей между всеми районами города.

Критерий безопасности для всех участников дорожного движения подразумевает под собой такое состояние процесса движения транспортных средств, которое отражает степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Критерий кратчайшего пути следования между основными узлами (районами) подразумевает под собой возможность для велосипедиста достичь пункта назначения более коротким путем. Данный критерий показывает минимальное время в пути между точками маршрута и делает велосипед конкурентоспособным по отношению к автомобилю или общественному транспорту. В таком случае велосипед может быть оптимальным видом транспорта для поездок в школу, на работу, в магазин или соседний район города.

Критерий наличия связей между районами города подразумевает возможность для велосипедиста доехать из любого района в пункт назначения беспрепятственно и без помех.

Велосипедные маршруты должны связывать все района города и основные элементы инфраструктуры. Сеть велосипедных маршрутов должна быть единой, включающей в себя велодорожки и выделенные полосы для движения велосипедистов.

Формирование маршрутной сети основывается на двух целях использования велосипеда - как транспортного средства и как средства для рекреационных поездок.

Необходимость в ежедневных поездках с транспортными целями оказывает основное влияние на развитие вело транспортной инфраструктуры. Вместе с тем, маршруты, проходящие у зон отдыха, приобретают особое значение для поездок выходного дня. Основным различием двух целей поездок является: в первом случае - возможность как можно быстрее попасть из одного пункта в другой, во втором случае - поездка предполагает отдых, осмотр достопримечательностей и спокойный темп передвижения.

При разработке предложений о развитии велосипедной инфраструктуры учитываются следующие принципы:

- использование для движения территорий существующих рекреационных зон;
- по возможности исключение движения вдоль магистралей и активных автомобильных дорог, использование дублеров основных магистралей;
- изменение существующего автомобильного движения, автомобильных парковок и пешеходных перемещений;
- использование свободных пространств в границах красных линий, внеуличных проездов и проходов, местных проездов.

Генеральным планом предусмотрена схема расположения магистральных велодорожек на 2035г., учитывающая размещение основных объектов транспортного тяготения, возможности трассировки велодорожек и другие факторы. Общая протяженность сети магистральных велодорожек, согласно схеме, составит 157,8 км.

Проектирование и строительные параметры велосипедной инфраструктуры определены в утвержденных руководящих документах Российской Федерации.

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

В настоящее время на территории города Калининграда действует постановление главы администрации городского округа от 13.03.2009 № 372 «Об ограничении движения грузового транспорта в городе Калининград» (в ред. от 25.12.2014 № 2104). Данное постановление предполагает, что движение грузовых транспортных средств с разрешенной массой более 14,5 тонн от границ окружной дороги города Калининград осуществляется по маршрутным картам, выдаваемым МКУ «Городское дорожное строительство и ремонт», а для предприятий, расположенных на территории города, - по установленным коридорам, согласованным с ОГИБДД УМВД России по городу Калининграду и МКУ «Городское дорожное строительство и ремонт». За 2015 год было выдано 21 014 маршрутных карт.

В результате анализа, проведенного ЗАО «НИПИ ТРТИ», было выявлено, что маршрутная сеть для движения грузового транспорта является достаточной.

Всего на подъезде к городу отмечается интенсивность движения в количестве более 22 тыс. грузовых автомобилей в сутки, при этом около 58 % автомобилей (12,9 тыс. ед.) - это автотранспортные средства грузоподъемностью менее 5 тонн. Около 5,0 тыс. автомобилей (23 %) - автотранспортные средства грузоподъемностью от 5 до 12 тонн. Автотранспортные средства грузоподъемностью более 12 тонн составляют 19 % (4,3 тыс. ед.).

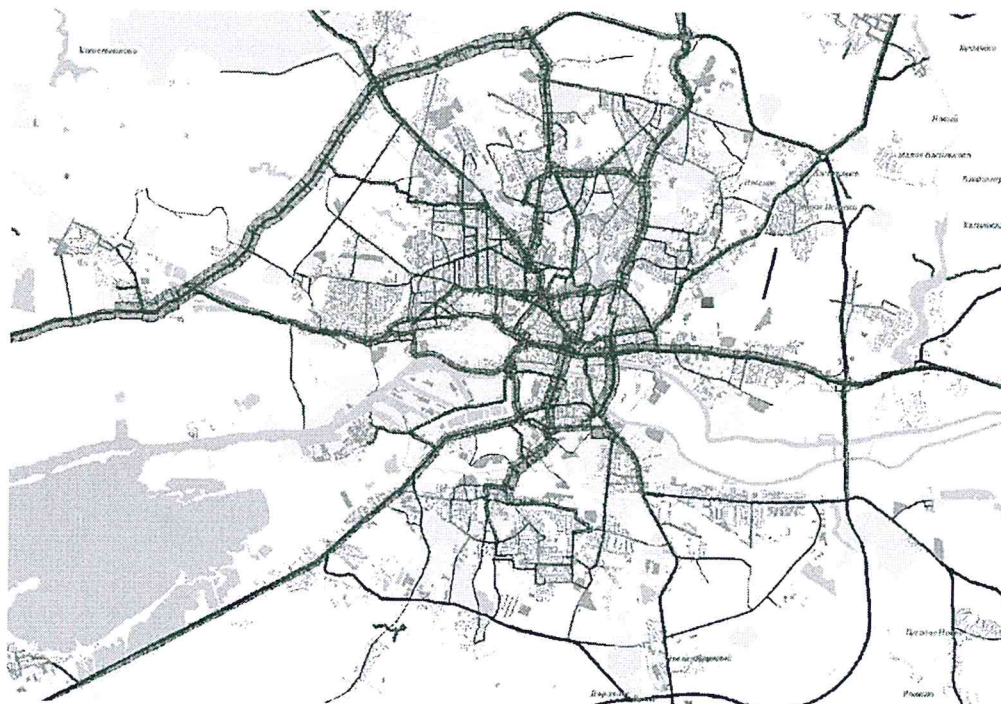
Интенсивность движения автотранспортных средств различается в зависимости от направлений движения. 24 % всех автотранспортных средств (5,2 тыс. автомобилей в сутки) приезжают в Калининград с севера, со стороны трассы А-217 по ул. Александра Невского. На втором месте по уровню интенсивности находится Калининградское шоссе, северо-восточное направление движения со стороны Гурьевска (5,1 тыс. автомобилей, 23 %). Существенно меньшее количество грузовых автомобилей наблюдается на остальных направлениях.

Таблица №5

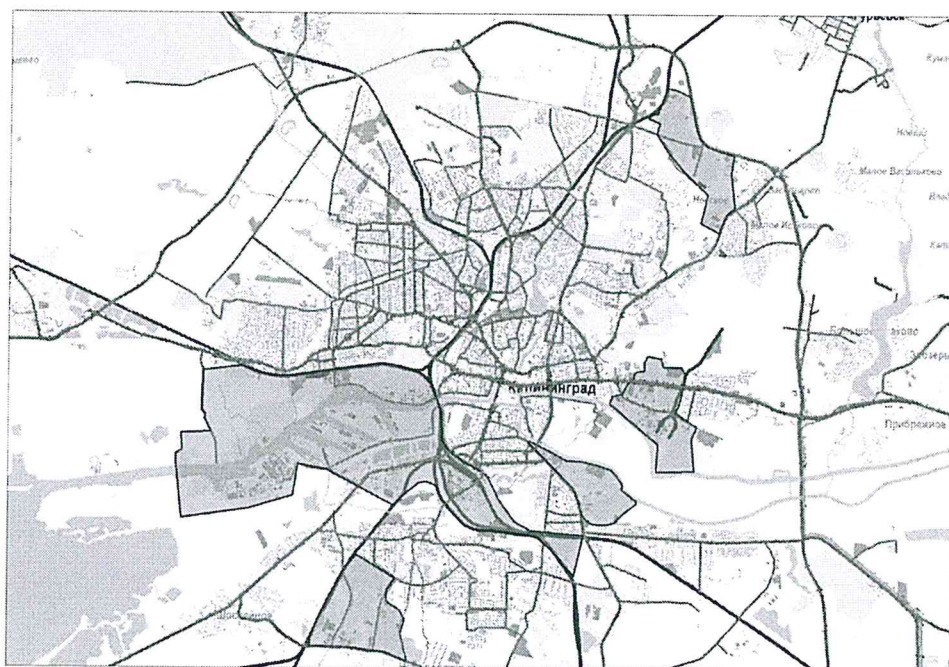
Интенсивность движения грузовых ТС (автомобилей в сутки)

Вид автотранспортных средств	Балтийское шоссе	Советский пр-кт.	Трасса А- 217	Калининградское шоссе (Гурьевск)	Трасса А-229	Трасса А- 195	Трасса Р- 516	Калининградское шоссе (Шоссейное)	Всего
Грузовые < 5 т	920	1568	3670	3363	1350	570	378	1081	12900
Грузовые 5 - 12	728	452	954	1122	625	236	341	568	5026
Грузовые 12 - 20	215	274	436	465	607	227	305	412	2941
Грузовые > 20 т	169	94	159	119	360	103	128	182	1314
Всего	2032	2388	5219	5069	2942	1136	1153	2243	22182
Доля направления в суммарной	9%	11%	24%	23%	13%	5%	5%	10%	100%

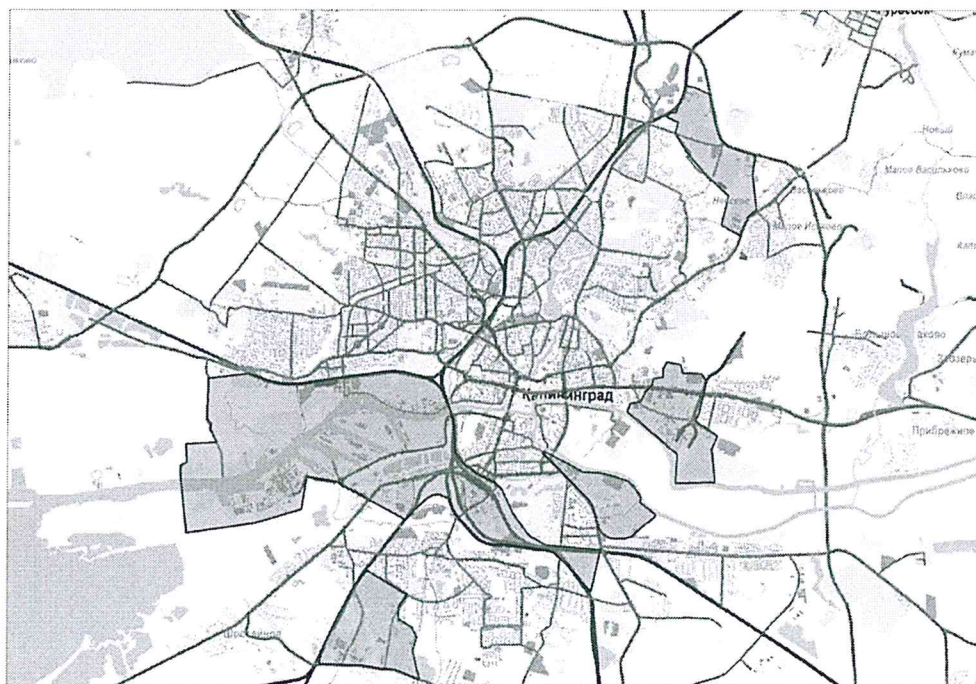
Картограмма интенсивности движения легкого грузового транспорта.



Картограмма интенсивности движения среднего грузового транспорта.



Картограмма интенсивности движения тяжелого грузового транспорта.



На территории городского округа «Город Калининград» действуют Правила благоустройства территории городского округа «Город Калининград», утвержденные решением городского Совета депутатов Калининграда от 20.05.2015 № 161 (в редакции решения от 06.07.2016 № 237) (далее - Правила), устанавливающие в том числе порядок уборки территории городского округа «Город Калининград», технологию и сроки проведения работ, направленных на обеспечение надлежащего санитарного состояния территории города, а также лиц, ответственных за ненадлежащее санитарное состояние территорий.

В целях исполнения требований действующего законодательства создано МКУ «Калининградская служба заказчика», которое наделено полномочиями муниципального заказчика по организации работ по содержанию объектов, включенных в состав казны городского округа «Город Калининград», в том числе по уборке объектов улично-дорожной сети г. Калининграда.

Работы по механизированной и ручной уборке объектов улично-дорожной сети в г. Калининграде выполняются в соответствии с муниципальным контрактом, заключенным МКУ «Калининградская служба заказчика» с подрядной организацией, победившей в аукционе (в соответствии действующим законодательством). Площадь уборки, в соответствии с муниципальным контрактом в зимний период составляет: механизированной – более 4,4 млн. кв.м., ручная – более 1,5 млн. кв.м. Работу в зимний период осуществляют 46 ед. техники. Механизированная и ручная уборка проезжей части улиц, площадей и тротуаров в летний период производится на 993 объектах общей площадью 3707,61 тыс. кв.м., в том числе механизированная уборка - 1559,08 тыс. кв.м., ручная уборка - 2148,53 тыс. кв.м. Уборку улично-дорожной сети г. Калининграда в летний период механизированным способом в среднем выполняют в дневное и ночное время от 24 до 47 ед. спецтехники, 460 - 520 уборщиков территории.

Подметание, уборка и мойка проезжей части улиц, площадей, тротуаров и внутриквартальных проездов производится в плановом порядке, в соответствии с графиком уборки.

1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

Основными задачами, стоящими перед администрацией городского округа «Город Калининград», являются обеспечение безопасности дорожного движения, проведение мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий.

Для решения данных задач администрация городского округа «Город Калининград» разрабатывает и реализовывает целевые программы, направленные на повышение безопасности дорожного движения.

Еженедельно под руководством председателя комитета городского хозяйства проводятся совещания с представителями ОГИБДД УМВД России по городу Калининграду и заинтересованными лицами, на которых оперативно решаются вопросы организации дорожного движения на улично-дорожной сети города и вопросы, связанные с безопасностью дорожного движения.

Сотрудниками ОГИБДД УМВД России по г. Калининграду совместно со специалистами дорожно-транспортного управления комитета городского хозяйства администрации городского округа «Город Калининград» проводятся информационно-профилактические занятия по соблюдению Правил дорожного движения с преподавательским составом и школьниками.

За 12 месяцев 2016 года относительный показатель аварийности «Социальный риск» (число погибших на 100 тыс. жителей г. Калининграда) составил 8,6, что на 2 больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года (АППГ), при этом другой относительный показатель аварийности «Транспортный риск» (число погибших в расчете на 10 тыс. ТС) составил 2,6, что на 0,4 больше в сравнении с АППГ.

Анализ состояния дорожно-транспортного травматизма, проведенный по итогам 12 месяцев 2016 года, показал, что дорожно-транспортная обстановка на дорогах областного центра характеризуется в целом значительным ростом количества дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и числа раненых в них людей. При этом наблюдается снижение тяжести последствий.

Так, в рассматриваемом периоде (2016 год) зарегистрировано 771 ДТП (АППГ – 625), в которых 35 человек погибли (АППГ – 26) и 864 получили травмы (АППГ – 670). В сравнении с АППГ количество ДТП возросло на 23,4 %, число раненных в них людей увеличилось на 29 % и погибших в авариях - на 34,6 %. Тяжесть последствий ДТП за 12 месяцев 2016 года в среднем по городу Калининграду составила 3,9, что на 0,2 меньше АППГ (3,7).

За 12 месяцев 2016 года в городе Калининграде зарегистрировано 10428 не учетных ДТП с материальным ущербом, что на 6,7 % меньше АППГ (11 177 ДТП).

Проведенный анализ за 2016 год показал, что значительный рост ДТП произошел на территории Московского района - на 171,6 % (с 88 до 239), число погибших в них возросло на 266,7 % (с 3 до 11) и число раненных увеличилось на 196,8 % (с 95 до 282), а также на территории Центрального района - на 130,4 % (с 102 до 235), в которых погибших +366,7 % (с 3 до 14) и раненных +127,1 % (с 107 до 243). На территории Ленинградского района произошло незначительное увеличение количества происшествий на 19,3 %, в которых на 16,7 % больше погибших и на 22,9 % пострадавших людей.

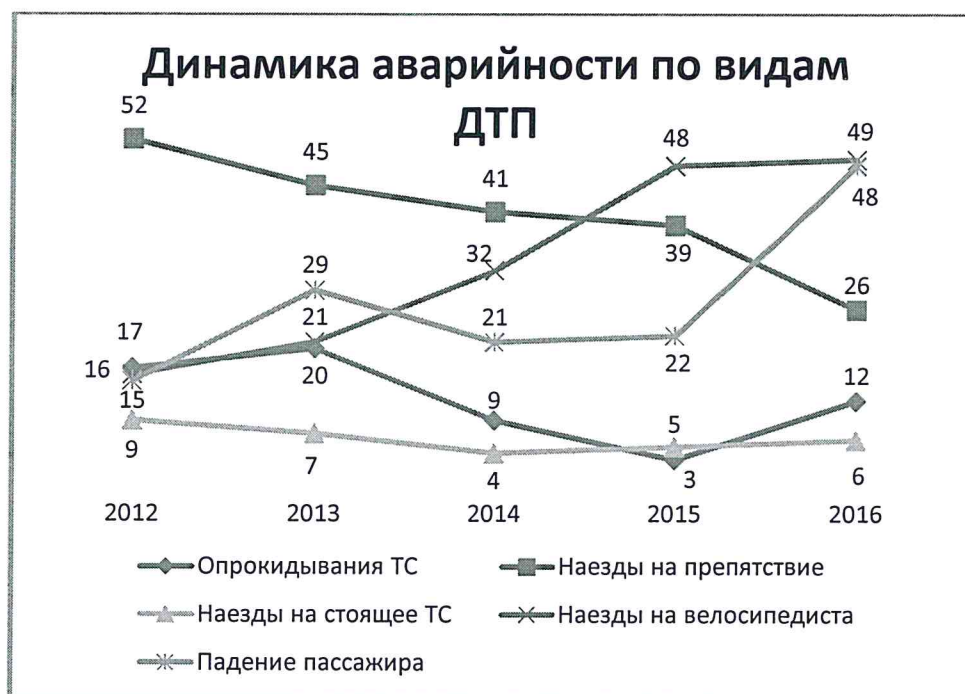


Результаты анализа аварийности по категориям участников дорожного движения показывают, что чаще в результате ДТП страдают пешеходы – 349, чуть меньше водители транспортных средств – 218. Незащищенными оказываются и пассажиры автотранспорта. Так, в 2016 году пострадали 202 пассажира, участвующих в процессе дорожного движения.

Значительное влияние на уровень дорожно-транспортного травматизма на протяжении 2016 года оказывала степень дисциплинированности водителей. Нарушение Правил дорожного движения (ПДД) со стороны водителей привело к 86,4 % всех ДТП за 12 месяцев 2016 года. Количество данных происшествий возросло по сравнению с аналогичным периодом 2015 года на 25,9 % (с 529 до 666), в которых на 15,8 % больше погибших (с 19 до 22) и на 32,6 % больше раненных в них людей (с 579 до 768). Необходимо отметить, что только за декабрь 2016 года по причине пренебрежения водителями требованиями ПДД возросло количество происшествий на 20,4 % и пострадавших в них на 19,7 %.

График №2





По вине водителей транспортных средств, принадлежащих физическим лицам, зарегистрировано 538 ДТП, в которых 18 человек погибли и 624 получили ранения. В сравнении с АППГ количество таких аварий возросло на 17,7 %, число погибших увеличилось на 5,9 % и раненных на 24,8 %. Также за декабрь 2016 года произошло увеличение числа ДТП на 24,4 % и числа пострадавших в них людей на 23,1 %.

Зарегистрировано 86 ДТП, произошедших по вине водителей транспортных средств, принадлежащих юридическим лицам, в которых 4 человека погибли и 101 получили ранения. В сравнении с АППГ количество таких аварий возросло на 104,8 %, увеличилось число погибших на 100 % и увеличилось число раненных на 114,9 %. За декабрь 2016 года произошло 3 таких происшествия, в которых 3 человека пострадали.

Число ДТП по вине водителей автобусов за 12 месяцев 2016 года составило 68 (+119,4 %), в которых 3 человека погибли (АППГ – 0) и 77 человек (+120 %) получили ранения. Удельный вес таких происшествий составил 10,2 % (АППГ – 5,9 %) от общего числа ДТП. За декабрь зарегистрировано 3 таких происшествия, в которых 3 человека пострадали.

В 2016 году по причине превышения водителями транспортных средств скоростного режима произошло 3 дорожно-транспортных происшествия, в которых 1 человек погиб и 3 пострадали (АППГ 3-0-4). Удельный вес данных происшествий составил 0,5 % (АППГ – 0,6 %) от общего числа ДТП.

Количество происшествий, в которых водители допустили выезд на полосу дороги, предназначенную для встречного движения, за 12 месяцев 2016 года снизилось на 6,7 % и составило 14 ДТП (АППГ – 15), в этих ДТП погиб 1 человек (АППГ 2), пострадали 29 человек (АППГ – 16). Удельный вес таких происшествий составил 2,1 % (АППГ – 2,8 %) от общего числа ДТП. Кроме того, в декабре 2016 года совершено ДТП данного вида, в котором 2 человека пострадали.

За 2016 год число ДТП с участием водителей со стажем управления до 2 лет остается стабильным. Всего зарегистрировано 36 таких ДТП, в которых 41 человек получил травмы (АППГ – 39, +5,1 %). Положительным фактом является то, что за прошедший период 2016 года люди в происшествиях данного вида не погибли (АППГ – 1). Удельный вес таких происшествий составил 5,4 %. Только за декабрь 2016 года зафиксировано 4 таких происшествия, в которых 4 участника дорожного движения получили травмы.

Недостатки в транспортно-эксплуатационном состоянии улиц и дорог, а также расположенных на них сооружений и технических средств организации дорожного движения были задокументированы при оформлении 14,8 % от всех происшествий с пострадавшими (АППГ – 17,3 %). За 12 месяцев 2016 года зарегистрировано 114 ДТП данного вида (АППГ – 108, +5,6 %), в которых 12 человек погибли (АППГ 9, +33,3 %), 120 получили ранения (АППГ 116, +3,4 %). Только за декабрь произошло 16 происшествий с сопутствующими дорожными условиями, в которых 17 человек получили травмы различной степени тяжести.

Количество происшествий, допущенных водителями транспортных средств по причине несоблюдения очередности проезда перекрестков, за 12 месяцев 2016 года значительно увеличилось и составило 134 ДТП (АППГ – 97, +38,1 %), в которых 3 человека погибли (АППГ – 2, +50 %) и 180 человек получили ранения (АППГ – 111, +62,2 %). Удельный вес происшествий, связанных с проездом перекрестков, составил 20,1 % (АППГ – 18,3 %) от общего числа учетных ДТП. Тяжесть последствий указанного вида происшествий составила 1,6 (АППГ 1,8). Недисциплинированность водителей послужила причиной 122 столкновений и 12 наездов на велосипедистов. За декабрь 2016 года водителями совершено 8 таких происшествий, в которых 11 человек пострадали. Погибших в результате таких происшествий нет.

Остается в центре внимания проблема управления транспортными средствами в состоянии опьянения. По итогам 12 месяцев 2016 года на дорогах областного центра количество ДТП с участием нетрезвых водителей (в том числе отказавшихся от медицинского освидетельствования) возросло на 66,7 %. В 45 таких происшествиях (АППГ - 27) 3 человека погибли (АППГ - 5, -40 %) и 57 получили травмы различной степени тяжести (АППГ 32, +78,1 %). При значительном росте данного вида происшествий стоит отметить снижение тяжести последствий, которая составляет 5,0 % (АППГ – 13,5 %).

Острой является проблема обеспечения безопасности детей на дорогах. Всего за 12 месяцев 2016 года зарегистрировано 97 (АППГ – 81) ДТП с участием детей и подростков, в которых 1 несовершеннолетний погиб (АППГ – 2, -50%) и 101 получил ранения (АППГ – 79). Удельный вес таких происшествий от общего числа ДТП составил 12,6 % (АППГ 13 %). Причиной 62 таких происшествий явилось нарушение ПДД водителями автотранспорта (+21,6 %). Количество происшествий по вине самих несовершеннолетних составило 27, что на 6,9 % ниже по сравнению с прошлым годом (АППГ – 29). Анализ структуры ДТП с участием несовершеннолетних по категориям участников показал, что 60 детей пострадали, будучи пешеходами (АППГ – 55, +9,1 %), 29 – пассажирами транспортных средств (АППГ – 17, +70,6 %), 7 детей - в качестве велосипедистов (АППГ – 9, -22,2 %). При этом стоит отметить, что 31 подросток пострадал при переходе проезжей части дороги по пешеходному переходу (+29,2 %). Показатели аварийности в городском округе «Город Калининград» оказывают определяющее влияние на рост аварийности среди несовершеннолетних по областным показателям. В отчетном периоде рост числа таких аварий в городе увеличился на 17,3 %, что составляет 62,1 % от всех происшествий в области.



Стоит отметить большое количество пострадавших пешеходов как участников дорожного движения. Наезды на пешеходов в среднем по городу составили 44,6 % от общего числа происшествий (АППГ 43,2 %). Всего за 12 месяцев 2016 года зарегистрировано 344 таких ДТП, что на 74 происшествия больше прошлого года (270). Тяжесть последствий ДТП увеличилась до 7,6 погибших на 100 пострадавших (АППГ 5,1).

График №4



Количество происшествий на пешеходных переходах, за 12 месяцев 2016 года возросло на 44,8 % и составило 181 ДТП (АППГ – 125), в которых 12 человек погибли (АППГ – 4, +200 %). Число пострадавших в таких происшествиях увеличилось на 38,9 % и

составило 175 (АППГ – 126). С учетом роста ДТП на пешеходных переходах наблюдается и значительное увеличение тяжести последствий с 3,1 до 6,4. Так за декабрь 2016 года зарегистрировано 27 происшествий (+17,4 %), в которых 28 человек пострадали (АППГ – 25, +12 %).

Причина роста числа таких происшествий в большинстве случаев связана с нарушением ПДД водителями транспортных средств. За 12 месяцев 2016 года по их вине произошло 224 ДТП от числа наездов на пешеходов (АППГ – 176, +27,3 %), в которых 14 человек погибли (АППГ – 8, +75 %) и 217 получили ранения (АППГ – 174, +24,7 %). При этом наблюдается снижение тяжести последствий на 1,7 (с 6,1 до 4,4). Непосредственными нарушениями ПДД, допущенными водителям транспортных средств, явились нарушения правил проезда пешеходных переходов – 161 ДТП и несоблюдение условий, разрешающих движение транспорта задним ходом, – 28 ДТП. Недисциплинированность пешеходов послужила причиной 28,9 % ДТП (АППГ – 35,6 %) от общего числа происшествий с пешеходами. За 12 месяцев текущего года зарегистрировано 101 такое ДТП (АППГ – 98), что на 3,1 % больше АППГ, в которых 14 погибли (АППГ 9; +55,6 %) и 91 получили ранения (АППГ 90, +1,1 %). В связи с чем тяжесть последствий увеличилась на 4,2 (с 9,1 до 13,3). В декабре 2016 года наблюдается рост таких происшествий на 54,5 % и количестве погибших в них людей на 200 % (с 1 до 3).

Наиболее распространенной причиной ДТП по вине пешеходов остается переход проезжей части в непредназначенном для этого месте, вне пешеходного перехода. Всего за 12 месяцев 2016 года зарегистрировано 163 происшествия (АППГ – 145, +12,4 %), в которых 15 погибли (АППГ – 10, +50 %) и 154 пострадали (АППГ – 137, +12,4 %). Удельный вес ДТП, произошедших вне пешеходных переходов, составил 47,4 %.

Безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач. Проблема аварийности, связанной с автомобильным транспортом, в последнее десятилетие приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут или становятся инвалидами дети. К приоритетным задачам социального и экономического развития городского округа «Город Калининград» в среднесрочной и долгосрочной перспективе относится решение задачи по сохранению жизни и здоровья участников дорожного движения. решить эту задачу планируется путем улучшения организации дорожного движения, инфраструктуры автомобильных дорог, повышения уровня дисциплины участников дорожного движения.

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

Экологическая ситуация в городе в целом характеризуется как сложная. Основным фактором, способствующим ухудшению ситуации, является большой объем выбросов от транспорта. Причиной являются и высокая степень автомобилизации, и низкая пропускная способность многих улиц, и доминирование автобусов среди общественного транспорта, и сверхцентрализация автобусной сети. Вредное воздействие на окружающую среду вызывают также незавершенность строительства канализации, в т.ч. дождевой, высокий процент износа сетей, наличие заполненной и не в полной мере отвечающей санитарным нормам городской свалки, расположенной на территории г. Калининграда.

Ситуация, связанная с загрязнением воздушного бассейна городского округа «Город Калининград», является среднестатистической по сравнению с большинством других городов России, но одной из самых острых в Калининградской области.

Наблюдения за загрязнением атмосферы Калининграда проводятся ФГУ «Калининградский центр по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды» на 5 стационарных станциях. Основными источниками загрязнения атмосферного воздуха на территории города являются автотранспорт, предприятия жилищно-коммунального хозяйства, электроэнергетики, машиностроения, судостроения и судоремонта, мебельной, строительной и пищевой промышленности.

Быстрый рост количества автотранспортных средств на дорогах привел к существенному осложнению экологической обстановки. Половина неудовлетворительных результатов анализа проб приходится на автомагистрали в зоне жилой застройки. Атмосферный воздух областного центра по составу загрязняющих веществ является типичным для современных городов с развитой транспортной инфраструктурой.

Улично-дорожная сеть Калининграда состоит из ряда радиальных улиц и дорог, сходящихся в центре города. Ранее проектная пропускная способность автотранспортной системы города рассчитывалась на основе показателя 60-100 личных автомобилей на 1000 жителей, поэтому в настоящее время «пробки» и перегруженные улицы являются обычным явлением. Наиболее загружены транспортом проспекты Ленинский, Советский, Победы, Мира, ул. Горького, ул. Дзержинского. В городе недостаточно организованных автомобильных парковок, что напрямую сказывается на площади проезжей части, которая зачастую используется для стоянки транспорта. В результате сужения проезжей части уменьшается эффективность движения автомобилей и возрастает загрязнение воздуха в городе.

По данным Калининградского центра по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды (Калининградского ЦГМС, интегральный индекс загрязнения атмосферы (ИЗА5) составил 12 единиц. За последние 10 лет комплексный ИЗА варьировал в пределах 10-12 единиц. Уровень загрязнения атмосферы города Калининграда оценивается как высокий. Наибольшие концентрации основных загрязняющих веществ наблюдались, как правило, при неблагоприятных для рассеивания загрязняющих веществ метеословиях.

Концентрации диоксида азота в городе традиционно были невелики. Средняя за год и максимальная разовая концентрации по данным наблюдения на постах были значительно ниже ПДК. Основным источником оксидов азота – автотранспорт и котельные на газовом топливе.

В годовом ходе четко прослеживается весенний максимум концентраций, когда скопившуюся за зиму пыль разносит ветер и автотранспорт. Отсутствие зелени в этот период усугубляет ситуацию. Обычно пик запыленности приходится на март-апрель.

Среднегодовая концентрация оксида углерода составляет 0,3 ПДК. Концентрации бенз(а)пирена в целом по городу составляет 1,8 ПДК. Средние за год концентрации сероводорода и тяжелых металлов ПДК не превышали. Средняя концентрация формальдегида составляет 3,0 ПДК.

По методике ЕМЕР/ЕЕА был произведен расчет суммарного годового объема выбросов парниковых газов автомобильным пассажирским транспортом, в Калининграде, который составил 739865,6 тонн в год (по данным Генерального плана).

1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры городского округа «Город Калининград»

Развитие транспортного комплекса города на расчетный срок до 2035г. предполагает, в том числе создание условий для устойчивого функционирования

транспортной системы городского округа «Город Калининград». Транспортная инфраструктура должна служить обеспечению выполнения этой задачи при условии соблюдения требований к комфортности городской среды, экологичности, соблюдения условий для безопасного движения, создания доступной маломобильным группам населения среды, сохранения культурного наследия.

При подготовке проектных предложений по развитию транспортного комплекса Калининграда учитывалась местная специфика, для которой характерно европейское планировочное начало, отличное от большинства российских городов, а также значительное материальное наследие немецкого периода истории города, включающее в себя в т.ч. и сооружения транспортной инфраструктуры.

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры разработаны на основе тщательного и всестороннего анализа существующего состояния транспортной системы, выявленных тенденций в изменении основных показателей развития транспорта, планируемых пространственных преобразований.

Приоритетными направлениями развития транспортной инфраструктуры являются:

- строительство инфраструктуры для чемпионата мира по футболу 2018г.;
- капитальный ремонт дорог и реконструкция сооружений на них;
- повышение качества транспортных услуг, улучшение условий и безопасности всех участников дорожного движения;
- улучшение качества жизни горожан за счет повышения транспортной доступности, снижения времени передвижения на общественном и личном транспорте, повышения уровня информирования всех участников движения, снижения транспортной усталости горожан;
- уменьшение вредного воздействия транспорта на окружающую среду вследствие более эффективной организации транспортных потоков.

Отсюда вытекают новые требования к транспортной системе, а именно, переход от преимущественно экстенсивной к интенсивной модели развития. Это, прежде всего, предполагает более эффективное производительное использование имеющегося потенциала и, в частности, переход к более качественным транспортным услугам.

1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры городского округа «Город Калининград»

Реализация Программы осуществляется через систему программных мероприятий разрабатываемых муниципальных программ городского округа «Город Калининград», а также с учетом региональных и федеральных проектов и программ.

Нормативно-правовая база городского округа «Город Калининград» в сфере транспортной инфраструктуры удовлетворяет всем требованиям действующего законодательства Российской Федерации.

Для снижения нагрузки на УДС и обеспечения максимального приоритета общественного транспорта следует предусмотреть ряд нормативно-правовых актов по организации движения, а именно по организации платного парковочного пространства в пределах центра города.

1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту и напрямую зависит от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

Финансирование мероприятий транспортной инфраструктуры

Год	Федеральный бюджет, тыс. рублей	Областной бюджет, тыс. рублей	Бюджет городского округа «Город Калининград», тыс. рублей	Прочие поступления, тыс. рублей	Всего, тыс. рублей
2015	1 427 855,56	100 836,35	2 029 518,18	7 000,00	3 565 210,09
2016	127 263,24	619 760,40	1 481 551,56	0,00	2 228 575,20

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходит необходимость проведения работ по содержанию и эксплуатации дорог. При этом текущий ремонт в отличие от капитального не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия.

В условиях ограниченных финансовых средств стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них.

Применение программно-целевого метода в развитии автомобильных дорог общего пользования позволяет системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории городского округа «Город Калининград»

2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития городского округа.

В развитии города на расчетный срок Генерального плана намечаются несколько основных (реперных) дат. Это 2018 год - время проведения в Калининграде матчей Чемпионата мира по футболу, 2025 год как срок реализации мероприятий первой очереди Генерального плана, т.е. дата плановой корректировки документа, и 2035 год как расчетный срок реализации Генерального плана.

В период до 2018 г. включительно в городе планируется осуществить обширную инвестиционную программу по формированию инфраструктуры для приема игр Чемпионата мира по футболу. Помимо создания собственно самой арены для игр и прилегающей инфраструктуры для проведения матчей (парка, фан-зон, дорог и т.п.) она предусматривает строительство и реконструкцию гостиничной инфраструктуры, доведение емкости гостиниц до необходимого уровня, формирование полноценной инфраструктуры гостеприимства европейского типа: помимо гостиниц это рестораны, кафе, благоустроенные общественные пространства, информационно-коммуникационная среда на русском и иностранных языках, благоустройство улиц, безопасность пребывания, комфортный и пунктуальный общественный транспорт, доступность для маломобильных групп населения – все те элементы городской среды, которые делают город дружелюбным и ориентированным на человека.

Местом сосредоточения наибольших усилий для городского сообщества должна стать городская среда и инфраструктура, расположенная за пределами собственно спортивной арены, поскольку сам стадион и прилегающая к нему площадка возводятся за

счет федеральных и региональных субсидий. Поскольку в полном объеме довести состояние городской инфраструктуры до более высокого стандарта невозможно, предлагается выбрать места наибольшей туристической активности, связанной с чемпионатом, и заняться ими, приняв, что обновленный центр послужит ориентиром для последующего обновления городской периферии.

Границы зоны наибольшего благоприятствования можно провести от стадиона по Солнечному бульвару до площадки выставочного центра, далее по ул. Октябрьской, включая комплекс «Рыбная деревня», остров Канта, ул. Эпроновскую, наб. Старопрегольскую, а на правом берегу Преголи – всю территорию исторического центра в границах Второго вального кольца с отдельными фрагментами за их пределами: районом стадиона «Балтика», ул. Кутузова, Верхним прудом и т.п.

В части развития транспортной инфраструктуры в этот же период будет реализовано строительство автодорожного моста через реку Новая Преголя в створе ул. Бакинской (ориентировочно) и комплекса Восточной эстакады до ул. Гагарина. Помимо этого будут построены улицы в районе размещения стадиона. В целях перевозки туристов и болельщиков и организации постоянных туристических маршрутов в это период необходимо создание инфраструктуры прогулочного водного транспорта по Преголе с организацией маршрутов туристических катеров от Двухъярусного моста до створа будущего стадиона. Необходимо создать пристани с сопутствующей инфраструктурой около Центральной площади, Рыбной деревни, на острове Канта, в других местах концентрации туристов.

Реализация проекта «ЧМ-2018» естественным образом отвлечет внимание от прочих инвестиционных проектов, осуществляемых на территории городского округа. Вместе с тем, в этот период продолжится реализация проекта Балтийского индустриального парка, автомобильного кластера, иных инвестиционных проектов в промышленности и сфере услуг.

В части жилищного строительства в этот период будут реализовываться в основном начатые уже сегодня проекты – застройка Северного жилого района, района «Восток», юго-западного района, южного района, а также отдельных менее крупных площадок.

В части развития транспортного комплекса основное внимание будет уделяться району стадиона, где будет сосредоточена большая часть улично-дорожного строительства, в части общественного транспорта планируется формирование первого этапа городской железной дороги как сети маршрутов т.н. рельсового автобуса, проходящих через весь город.

В период 2019-2025 гг. планируется сделать упор на конвертации преимуществ города – мест проведения чемпионата мира – в туристический центр макрорегионального уровня и в площадку для международной культурной и деловой коммуникации.

Район, прилегающий к месту проведения чемпионата, планируется после окончания игр развивать как площадку для международных выставок и создания инфраструктуры для бизнес-контактов. Это предполагает строительство бизнес-центров, использование построенных к тому моменту гостиниц, ресторанов и кафе и т.п. Остров Октябрьский станет тем самым центром притяжения, который и будет развиваться как основной магнит для деловых туристов. Это потребует соответствующего изменения инфраструктуры прилегающих территорий. Планируется сформировать набережную по левому берегу Старой Преголи, где будет проведена реновация производственной и коммунально-складской зоны между ул. Дзержинского и рекой. Планируется продолжать освоение территории острова Октябрьского, насытив ее объектами жилого и общественно-делового назначения. Для обеспечения скоростной и комфортной связи с центром район будет включен в сеть городского общественного транспорта посредством трамвайной линии.

Строительство следующего этапа Восточной эстакады – от острова через Старую Преголю к Московскому рынку позволит начать реализацию проекта по созданию хордовой магистрали от ул. Гагарина до ул. Дзержинского.

В этот период планируется дальнейшее развитие производственного автомобильного кластера, транспортных и логистических функций в городе, ориентированных на дальнейшее развитие и обслуживание морского порта, судоремонта, иных отраслей. В этот период большее развитие в городе получают те из них, которые ориентированы на внешние связи, оказание услуг, в т.ч. по ремонту судов, портовых услуг и т.п. В целом экономика города, хотя и будет зависеть от связей с основной частью России, приобретет более независимый характер, будет ориентирована на непромышленные функции.

Планируется завершение освоения Северного жилого района, реализация имеющихся инвестиционных проектов, строительство жилья в различных районах города, продолжение застройки Южного жилого района. Застройка обширных площадей будет сопровождаться соответствующим культурно-бытовым строительством. В этот же период будет начата реализация программы создания центров притяжения общественной активности на периферии в противовес городскому центру. В первую очередь это коснется центров новых районов – Восточного и Южного, где районные центры в настоящее время планировочно не выявлены и фактически не формируются. К местам расположения этих центров будут тяготеть и новые рабочие места, создаваемые в основном в непромышленном секторе, т.к. размещение новых промышленных предприятий, как правило, основано на максимальной автоматизации производственного процесса и не требует большого числа рабочих рук. Будет реконструирована территория, прилегающая к Южному вокзалу, поскольку ее потенциал как транспортно-пересадочного узла не в полной мере используется в настоящее время.

Строительство жилья на периферии увеличит нагрузку на транспортный комплекс города. В этот период будет реализовываться политика транзитно-ориентированного развития, включающая в себя помимо прочего предоставление режима максимального благоприятствования общественному транспорту, создание перехватывающих стоянок (парковок park & ride), мягкое «выдавливание» автомобилистов из городского центра. Планируется реконструкция системы меридиональных магистралей, включающей в себя виадук через железнодорожные пути станции Калининград, реконструкцию улично-дорожной сети, прилегающей к площади Победы.

Период с 2026 по 2035 гг. станет временем дальнейшего развития и закрепления статуса Калининграда как международного выставочного и культурного центра Балтийского региона – представителя России на Балтике.

С этой целью продолжится обширная программа реконструкции центрального планировочного ядра города. Завершится застройка Центральной площади со строительством ряда общественных зданий и воссозданием фрагментов городской среды старого Кенигсберга. Благодаря изменению схемы организации движения и созданию системы перехватывающих парковок основная часть транспортного потока уйдет из центра, в результате чего улицы старого города станут более привлекательными и дружелюбными для пешеходов.

В этот период углубится судоремонтная и машиностроительная специализации производственного комплекса города, продолжится освоение производственных и портовых площадок, расположенных в районе впадения Преголи в Калининградский залив, произойдет реновация ряда промышленных предприятий в центре города и за его пределами, связанная с высвобождением производственных мощностей из-за перехода на новое оборудование, интенсификацией промпроизводства и т.п. Это территории, тяготеющие к берегу Старой Преголи около нового стадиона, берегам реки вдоль Портовой улицы, отдельным площадкам в городе. Сформируется транспортно-логистическая зона, примыкающая к району перспективного развития порта на левом берегу Преголи. Будет

сформирован комплекс торгово-логистических объектов на территории, примыкающей к продолжению улицы Горького и объездной автодороге. Здесь будут сосредоточены крупные объекты оптовой торговли, в т.ч. социализированные, нацеленные на обслуживание части агломерации.

Развитие селитебных территорий сосредоточится на двух направлениях: южном и восточном - для создания естественного противовеса центральной части города. На юге жилищное строительство сосредоточится в основном на застройке микрорайонов, расположенных южнее улицы Н. Карамзина до окружной автодороги, будут завершены проекты строительства жилья в юго-восточном секторе города. В восточном направлении будут застроены территории распланированных микрорайонов. Сформируется общественный центр районного значения в месте пересечения ул. Молодой гвардии и продолжения ул. Денисова. Территория между Люблинским шоссе и мкр. Совхозный рассматривается как резервная, освоение которой начнется за пределами расчетного срока, т.е. после 2035г., либо в период после 2026г., если к тому будут созданы предпосылки (это необходимо будет определить при плановой корректировке генплана). Система общественных центров в основном будет развиваться за счет периферийных районов, где появятся новые объекты общественного и торгового назначения.

2.2. Прогноз транспортного спроса городского округа, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории городского округа

Существующая подвижность населения определена в размере 1474 передвижения в год на одного человека исходя из расчета, основанного в т.ч. на учете тесных агломерационных связей. Для определения перспективной подвижности используем целевой способ увеличения этого показателя на 10% на расчетный срок Генерального плана (2035г.). В результате показатель перспективной подвижности примем как 1621 передвижение в год на одного человека.

Количество передвижений с трудовыми целями определено исходя из количества трудящихся, числа рабочих дней, численности приезжающих из пределов агломерации и коэффициента возвратности, принятого в размере 1,7, исходя из развитой структуры культурно-бытового обслуживания населения. По результатам расчета число передвижений с трудовыми целями составило 405 на одного человека в год. Аналогично исходя из общей подвижности и численности населения определено число передвижений с культурно-бытовыми целями, составившее 1216 передвижений на одного человека в год.

Для определения перспективной транспортной подвижности с трудовыми и культурно-бытовыми целями зададимся коэффициентом использования транспорта для трудовых поездок в среднем по сети в размере 0,75 (в настоящее время социологические опросы фиксируют коэффициент 0,87), получаемым как следствие заложенной Генеральным планом политики многофункционального зонирования и смешанного использования территорий. Для культурно-бытовых целей условно зададимся коэффициентом использования транспорта 0,55 с учетом развитой структуры проектируемого культурно-бытового обслуживания. Транспортная подвижность населения с трудовыми целями составит в 2035г. 304 поездки, с культурно-бытовыми целями - 669 поездок в год на 1 жителя. Суммарное количество передвижений в средние сутки с трудовыми целями в 2035г. составит 314,7 тыс., в т.ч. поездок 236,0 тыс. Суммарное количество передвижений в средние сутки с культурно-бытовыми целями на 2035г. составит 1 955,9 тыс., в т.ч. поездок 1 075,8 тыс. Складывая полученные выше значения, определим, что суммарное количество передвижений в 2035г. будет равно 2 270,7 тыс. в средние сутки или 828,8 млн. за календарный год.

Объем пассажироперевозок массовым транспортом в г. Калининграде на расчетный срок 2035г. составит 327,7 млн. чел. в год с учетом коэффициента пересадочности 1,6, принятого на основе рекомендаций ЦНИИП градостроительства с переработкой с учетом формируемой на расчетный срок структуры транспортно-пересадочных узлов. Отметим, что данное значение (327,7 млн. чел. в год) определено с учетом коэффициента пересадочности 1,6, что соответствует общему количеству передвижений 204,8 млн. передвижений на транспорте. Таким образом, общественный транспорт в 2035г. будет обеспечивать 42,8% из 478,8 млн. передвижений на транспорте.

На расчетный срок в городе предполагается сохранить все существующие виды транспорта, дополнив их новыми. Ведущую роль предлагается отдать рельсовому транспорту в комплексе с троллейбусом (до 30% общего объема).

Большой рост пассажиропотока обусловлен планируемой реализацией к 2035г. проекта по созданию интермодальной транспортной системы города с сетью транспортно-пересадочных узлов и, как следствие, увеличением коэффициента пересадочности.

Таблица № 7

Динамика пассажироперевозок общественным транспортом 1985-2035 гг.

Вид транспорта	1985 год*		1991 год*		1998 год*		2014 год (оценка)		2035 год (проект)	
	Млн. пасс./год	%	Млн. пасс./год	%	Млн. пасс./год	%	Млн. пасс./год	%	Млн. пасс./год	%
Автобус	56.0	37.6	98.1	44.3	122.0	53.1	244,8	90,4	153,9	47,8
Трамвай	72.0	48.3	82.2	37.2	59.6	25.9	12,2	4,5	88,0	27,3
Троллейбус	21.0	14.1	40.9	18.5	48.6	21.0	13,7	5,0	60,0	18,6
ГЖД	-	-	-	-	-	-	н/д	н/д	19,9	6,2
ИТОГО	149.0	100.0	221.2	100.0	230.2	100.0	270,7	100,0	321,8	100,0

Примечание:

* по данным Генерального плана

2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

В соответствии с миссией города, сформулированной в Стратегии социально-экономического развития до 2035 года, Калининград – город для комфортной жизни и работы, площадка коммуникации и взаимодействия России и стран Европы в сфере бизнеса, инновационной экономики, образования и культуры. Транспортному комплексу города в выполнении этой миссии отводится одна из главных ролей.

По мере роста автомобилизации будут исчерпываться резервы пропускной способности улично-дорожной сети, которые в настоящее время позволяют осуществлять автомобильное движение.

Дальнейшая эксплуатация автомобиля как основного транспортного средства будет становиться невозможной без существенной реконструкции улично-дорожной сети, предусматривающей не только изменение контура сети, но и расширение проезжей части с существенным увеличением плотности улично-дорожной сети в балансе территорий города с современных 18-19 % до 25-30 %, что в исторически сформировавшемся городе чревато изменением, если не уничтожением, уникальной городской среды, сформированной в Калининграде и являющейся большой ценностью для его жителей.

Вследствие этого вариант автомобильно-ориентированного развития города (car-oriented development) для Калининграда неприемлем.

Выходом из этой ситуации может послужить приоритетное развитие общественного транспорта, а также мягкое «выдавливание» автомобиля из центральной части. Этот путь апробировали многие европейские города, схожие с Калининградом по размерам, особенностям пространственной среды, в т.ч. ближайшие ганзейские соседи (Гданьск, Любек, Щецин). Благодаря крепкой планировочной основе, заложенной в довоенный период, Калининград имеет хороший потенциал для развития экологичных видов транспорта, объединенных в одну систему.

Такая европеизация транспортного комплекса города могла бы позволить снять остроту транспортных проблем, порождаемую реализуемым сегодня автомобильно-ориентированным сценарием развития.

Исходя из анализа сложившейся улично-дорожной сети, инфраструктуры городского транспорта, перспектив развития градообразующей базы, жилищного и культурно-бытового строительства, а также учитывая опыт передовых европейских практик, предлагается сориентировать развитие транспортного комплекса города на следующие основные принципы:

1. Транзитно-ориентированное развитие (transit-oriented development) как принцип городского планирования.
2. Приоритет общественного транспорта над личным в обслуживании городских перевозок.
3. Экологичность и энергоэффективность транспортной системы.
4. Безопасность транспортной системы (безопасное дорожное движение, антитеррористическая защищенность и т.п.).

В части реализации указанных принципов возможно говорить о ряде направлений, среди которых наиболее актуальными для Калининграда являются:

1. Создание интермодальной системы общественного пассажирского транспорта.
2. Интеграция железных дорог в систему городского транспорта.
3. Мягкая дезавтомобилизация центральной части города.
4. Организация эффективной системы хранения личного автотранспорта и парковок.
5. Развитие немоторизованных передвижений (пешеходных, велосипедных).

Транзитно-ориентированное развитие – теория и практика современного европейского градостроительства, главными принципами которого являются согласованность транспортного и градостроительного планирования, фактической застройки городов, многофункциональное использование территорий, предполагающее баланс мест проживания и мест работы, максимальное использование общественного транспорта, высокая плотность и капиллярность транспортной сети, ориентация на пешеходные и велосипедные передвижения как на самый комфортный и здоровый виды передвижений, ряд других положений.

Приоритет общественного транспорта над личным обусловлен прежде всего экологичностью, а также особенностями планировки города, наличием исторических районов, обслуживать которые только автотранспортом затруднительно для полноценного существования этих районов. Удельный вес УДС, занимаемой пассажиром общественного транспорта, в несколько раз меньше удельного веса УДС такого же пассажира следующего в салоне автомобиля. Этот фактор стимулирует развитие общественного транспорта как с целью борьбы с заторами и пробками, снижением выбросов, приходящихся на одного пассажира, так и с целью снижения удельного веса затрат городского бюджета, приходящихся на содержание улично-дорожной сети.

Создание интермодальной системы общественного транспорта предполагает два главных элемента:

1) формирование единой системы оплаты проезда, при которой пассажир платит за поездку один раз несмотря на количество пересадок;

2) создание сети транспортно-пересадочных узлов (ТПУ), позволяющих произвести быструю и комфортную пересадку с одного вида транспорта на другой, оставив при этом личный автомобиль или велосипед на перехватывающей парковке (системы park&ride, bike&ride).

Интермодальная система городского пассажирского транспорта позволяет гражданам добираться из одной точки в другую с использованием нескольких видов транспорта, что особенно актуально для Калининграда с его радиально-кольцевой планировочной структурой.

Интеграция железных дорог в систему городского транспорта позволит создать современный внеуличный вид общественного транспорта, ориентированный на скоростные сообщения между расположенными в разных частях городского округа районами, полностью исключенный из контакта с иными видами городского движения. Конфигурация сети железных дорог позволит сформировать систему городской железной дороги (далее – ГЖД) максимально равномерно охватывающую все городские районы. Сложность представляет собой формирование центрального элемента этой системы – главного пересадочного узла на основе Северного вокзала. Вся нагрузка от линий ГЖД сходится на полуторакилометровом однопутном участке, расположенном в пределах этой станции, нуждающейся в реконструкции.

Реализация вышеприведенных принципов позволит обеспечить взаимоувязанное развитие всех видов транспорта и автодорог и координацию их совместной работы в Калининграде. Ликвидация «узких мест» в работе по перевозке пассажиров будет способствовать развитию города как комфортного места для проживания, снижению транспортных издержек и ускорению товародвижения, получению дополнительных доходов и налоговых поступлений в бюджеты всех уровней.

Учитывая то большое внимание, которое существующая Стратегия социально-экономического развития города до 2035 года уделяет коммуникационному сценарию развития, необходимо ориентироваться на формирование транспортной инфраструктуры как важного элемента коммуникации и культурной адаптации для гостей из-за рубежа, приезжающих в город. Это должно выражаться как в планировании развития улично-дорожной сети, так и в развитии в городе видов общественного транспорта, популярных и заслуживших признание в Европе, – городской железной дороги, трамвая и т.п., а также в информационно-коммуникативной среде, созданной на улицах, остановках и в подвижном составе общественного транспорта.

2.4. Прогноз развития дорожной сети городского округа

Развитие улично-дорожной сети города преследует цели обеспечения комфортных условий для быстрого передвижения по нему при помощи личного автомобиля и на общественном транспорте, доступности транспортной инфраструктуры для инвалидов и других маломобильных групп населения.

Развитие улично-дорожной сети города на перспективу сопряжено с дальнейшим планировочным развитием, освоением новых территорий под застройку, реконструкцией центральных районов, трансформацией производственного комплекса города и т.п. По географическому признаку мероприятия по развитию улично-дорожной сети (УДС) можно разделить на два главных направления: мероприятия по УДС центральной части города и мероприятия по УДС срединного пояса и периферии.

В целом дальнейшее развитие улично-дорожной сети города предполагает выполнение следующих основных мероприятий:

- реконструкция магистральной УДС центральной части города, направленная на отвлечение транзитных транспортных потоков от центра;
- реконструкция центрального коммуникационного узла города (района пл. Победы) в части снижения транзитного движения и упорядочивания движения общественного транспорта;
- формирование УДС острова Октябрьского в соответствии с принятым проектом планировки для проведения игр Чемпионата мира по футболу 2018г.;
- создание магистрали по трассе ул. Велосипедная дорога и ее увязка с трассой пр-кт Московского для отведения транзитных потоков от центральной части города;
- мероприятия по преодолению транспортной изоляции района перспективного жилищного строительства (микрорайона «Южный») – реконструкция ул. Аллеи смелых и строительство системы меридиональных магистралей – ул. Ген. Толстикова – ул. Киевская с выходом на виадук в створе ул. Железнодорожной;
- формирование кольцевых и полукольцевых связей в срединном поясе города в правобережной части и хордовых магистралей – в левобережье;
- строительство хордовой магистрали для формирования связи строящегося стадиона на острове Октябрьском с ул. Большой Окружной.
- строительство нового автодорожного моста через р. Преголю в створе ул. Железнодорожной и ул. Ген. Буткова для улучшения связей между различными частями города и снижения нагрузки на центр;
- строительство новых мостовых переходов через р. Преголю в нижнем течении реки для усиления меридиональных связей, организации объезда и улучшения транспортного обслуживания периферийных производственных зон.

2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

Расчет численности автопарка произведен на основании положений п. 5.5.2 местных нормативов градостроительного проектирования (МНГП). Согласно МНГП, автомобилизация в городе на период до 2035г. составит 725 авт./1000 жит., следовательно, автопарк будет составлять 725 авт. х 525,9 тыс. жит. = 381,3 тыс. авт., т.е. вырастет более чем на 50%.

Таблица № 8

<i>Состав транспортных средств (ТС)</i>	<i>Данные на 2016г. (шт)</i>	<i>Расчет на 2035г. (шт)</i>
ВСЕГО ТС	225 526	381 278
ТС на 1000 жителей	490	725*
Мотоциклы	3 373	5 839
Автомобили массой не более 3,5 т. и кол-вом мест не более 7	191 666	323 916
Автомобили массой более 3,5 т.	13 969	23 608
Автомобили для перевозки людей более 7 мест	2 335	3 946
Прицепы и полуприцепы	14 183	23 969

Примечание:

по данным местных нормативов градостроительного проектирования

2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

В целях снижения уровня дорожной аварийности необходимо выполнение мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, таких как ограничение скорости движения транспорта в отдельных зонах, создание зон спокойного движения.

В комплексе с мероприятиями по обеспечению приоритетного движения общественного транспорта и созданию современного парковочного пространства необходимо создание зон комфортного и безопасного движения пешеходов и пассажирского транспорта общего пользования. В целях увеличения безопасности движения необходимо выполнить такие мероприятия как:

- устройство пешеходных ограждений;
- устройство внеуличных пешеходных переходов;
- устройство регулируемых пешеходных переходов с приоритетным пропуском пешеходов;
- совершенствование светофорного регулирования.

Локальные мероприятия на УДС (уширения в зонах остановки общественного транспорта, устройство островков безопасности, мероприятия по снижению аварийности перекрестков, в том числе уменьшающие количество конфликтных точек).

В том случае, если все описанные выше мероприятия не дали существенного результата, необходимо выполнить мероприятия по развитию УДС.

В результате выполнения мероприятий по безопасности дорожного движения:

- будет снижен уровень социального риска с 8,6 до 6,0 погибших в ДТП в расчете на 100 000 населения;
- будет снижен уровень транспортного риска с 2,6 до 1,25 погибших в ДТП в расчете на 10 000 транспортных средств.

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

Таблица №9

Определение современных выбросов парниковых газов в 2016 году, т

Виды транспорта	Среднесуточный пробег, тыс. км.	Эксплуатационная скорость, км/ч	Распределение парка по видам топлива, %		Суммарный объем выбросов, т
			бензин	дизель	
Автобусы:					
большой и средней вместимости	53,50	13	-	100	27 988,2
малой вместимости	166,28	13	-	100	24491,5
Такси	11,95	13	90	10	1 227,7
Личные автомобили	5198,03	20	90	10	534032,8
Мотоциклы	106,12	20	100	-	4145,3
Грузовые автомобили	529,37	20	18	82	147980,1
ВСЕГО:					739865,6

Таблица №10

Прогноз выбросов парниковых газов по сценарию Генерального плана по видам транспорта на 2025 год, т

Виды транспорта	Среднесуточный пробег, тыс. км.	Эксплуатационная скорость, км/ч	Распределение парка по видам топлива, %		Суммарный объем выбросов, т.
			бензин	дизель	
Автобусы:					
большой и средней вместимости	65,38	15	-	100	30 992,5
малой вместимости	150,50	15	-	100	21 394,1
Такси	140,00	25	90	10	8 943,3
Личные автомобили	4322,27	25	90	10	384 982,2
Мотоциклы	119,97	25	100	-	4 215,1
Грузовые автомобили	797,55	23	18	82	204 938,7
ВСЕГО:					655 465,9

Таблица №11

Прогноз выбросов парниковых газов по сценарию Генерального плана по видам транспорта на 2035 год, т

Виды транспорта	Среднесуточный пробег, тыс. км.	Эксплуатационная скорость, км/ч	Распределение парка по видам топлива, %		Суммарный объем выбросов, т.
			бензин	дизель	
Автобусы:					
большой и средней вместимости	46,54	18	-	100	19 512,2
малой вместимости	28,95	18	-	100	3 904,0
Такси	164,38	30	90	10	13 129,6
Личные автомобили	4595,94	30	90	10	367 094,9
Мотоциклы	131,51	30	100	-	4 317,6
Грузовые автомобили	903,84	25	18	82	221 406,8
ВСЕГО:					629 365,1

Снижение объема выбросов парниковых газов, тонн при реализации программы

Периоды реализации проекта	N2O	CH4	CO2	CO2-экв
	Окись азота N ₂ O	Метан	Двуокись углерода	CO ₂ - эквивалент
2017 - 2025 гг.	15007,3	4275	2635794,6	2655076,9
2026 - 2035 гг.	32789,0	9228,8	7110429,4	7152447,2
Всего за 2017-2035 гг.	47796,3	13503,8	9746224,0	9807524,1

Проведение инвентаризации объема выбросов парниковых газов осуществляется на основании положений Методических рекомендаций по проведению добровольной инвентаризации объема выбросов парниковых газов в субъектах Российской Федерации, утвержденных распоряжением Министерства природных ресурсов и экологии Российской Федерации от 15 апреля 2015 г. № 15-р и Методических указаний и руководства по количественному определению объема выбросов парниковых газов организациями, осуществляющими хозяйственную деятельность в Российской Федерации, утвержденных распоряжением Министерства природных ресурсов и экологии Российской Федерации от 30 июня 2015 г. № 300-р.

Экологичность транспортной инфраструктуры предполагает совмещение ряда принципов: максимальной стимуляции немоторизованных видов мобильности, деавтомобилизации городского центра и приоритета общественного транспорта. Велосипедные передвижения в городе могут занять довольно большой сегмент ввиду того, что климат Калининграда способствует развитию этого вида транспорта, равно как наличие большого числа озелененных пространств, по которым удобно и комфортно передвигаться на велотранспорте, функционирование в городе нескольких вузов с большой студенческой аудиторией, традиционно являющейся наиболее активным пользователем велосипеда.

Деавтомобилизация центральной части города должна стать одним из главных принципов городской транспортной политики. Необходимо осознание городским сообществом и популяризация в городе идеи о том, что использование личного автомобиля для ежедневных трудовых поездок с последующей стоянкой в течение всего дня крайне тяжело и затратно для пользователя такого автомобиля. Этому должно способствовать целенаправленное создание в центральной части города соответствующей транспортной среды, прежде всего запрет свободной парковки автотранспорта и введение платы за парковку в пределах городского центра с дифференциацией по тарифу в зависимости от времени стоянки и места положения парковки (парковочная политика). Следует осознать тот факт, что парковка автомобиля в пределах улично-дорожной сети является использованием муниципального имущества (дорожного покрытия, которое содержится за счет средств бюджета) с целью хранения личного имущества (автомобиля).

Организация эффективной системы хранения личного автотранспорта и парковок. В отношении хранения личного автотранспорта необходимо повсеместно стимулировать застройщиков посредством нормативно-правовой базы создавать капитальные автостоянки, вместе со строительством жилья. При этом следует признать, что и на перспективу самым популярным способом хранения автомобиля останется хранение его на улице в пределах

дворов общего пользования и улично-дорожной сети. В центральных районах города необходимо создавать платную систему парковки автотранспорта.

Развитие системы немоторизованного передвижения занимает важное место в обеспечении экологичности транспортной системы, улучшении качества городской среды и здоровья граждан. Очевиден тот факт, что передвижение на велосипеде или пешком более полезно, чем в автомобиле.

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

Перечень укрупненной системы мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры был сформирован с учетом того, что:

- среднесрочные планы развития системы улиц и дорог города, определены в ряде планировочных документов, в том числе и проекте Генерального плана города Калининграда;
- имеются программы и планы развития улично-дорожной сети на ближайшую перспективу (в том числе разрабатываемые в настоящее время администрацией города), куда вошли мероприятия, которые по причине недостаточного финансирования не могли быть исполнены;
- обеспечить необходимый уровень транспортного обслуживания участников и зрителей Чемпионата мира по футболу 2018 г., ряд мероприятий которого пройдут в Калининграде;
- завершается строительство и реконструкции объектов, начатых в предыдущие периоды.

Мероприятия по реализации различных вариантов развития транспортной инфраструктуры были разработаны по трем различным сценариям развития города Калининграда: максимальному, минимальному и среднему.

Максимальный вариант разработан с учетом максимально возможного удовлетворения потребностей населения.

Минимальный вариант ориентирован на поддержание УДС на современном уровне финансирования дорожной отрасли с незначительным его повышением с учетом периода проведения крупнейших мероприятий международного уровня.

Средний вариант включает наиболее значимые мероприятия, которые признаны первоочередными.

Транспортный эффект от реализации мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры выражается в снижении уровня загрузки автомобильных дорог, что обеспечит сокращение затрат времени в пути, снижение транспортно-эксплуатационных затрат и выбросов в атмосферу.

Для оценки эффективности каждого варианта развития транспортной инфраструктуры были разработаны соответствующие им расчетные сценарии для транспортной модели Калининграда. По каждому сценарию проводились расчеты, позволяющие получить данные о перспективных пассажирских и транспортных потоках, объемах отправок и прибытий, интегральных показателях времени и скорости движения и пр.

Анализ полученных данных позволяет сделать следующие выводы.

Вариант 1 (минимальный вариант развития).

В результате реализации предложений варианта 1 происходит незначительное перераспределение транспортных и пассажирских потоков, обусловленное улучшением условий движения на локальных перекрестках. Интегральные характеристики практически

не меняются в сравнении с нулевым вариантом. Это связано с тем, что в рамках реализации варианта 1 не рассматриваются какие-либо мероприятия, способные существенно улучшить условия движения в целом по городу, основная цель данного варианта - повысить пропускную способность наиболее нагруженных узлов с наименьшими финансовыми затратами, то есть обеспечить на перспективу до 2020 года условия движения на существующем уровне.

Вариант 2 (вариант максимального развития).

Как показал анализ полученных данных, реализация варианта 2 приводит к значительным изменениям в транспортной системе города. В результате появления существенных ограничений на передвижение с использованием личного автотранспорта происходит переключение значительной доли пользователей с ИТ на ОТ (с 75,9 тыс. человек до 83,4 тыс., рост на 8,9 %). Такое перераспределение обусловлено общим ухудшением условий движения индивидуального автотранспорта (среднее время движения на ИТ увеличивается на более чем 6 минут для одной корреспонденции) за счет снижения пропускной способности основных магистральных улиц, снижением скоростного режима движения, отсутствием транзитного проезда через центр города и другими факторами, при одновременном улучшении транспортного обслуживания ОТ за счет внедрения выделенных полос движения и оптимизации маршрутной сети (среднее время движения на ОТ снижается на 3,2 минуты для одной корреспонденции). Такое перераспределение снижает общую транспортную нагрузку на УДС города, особенно на магистральных направлениях, - единовременное количество индивидуального автотранспорта на УДС Калининграда снижается на 7,5 тыс. единиц в максимальный час пик.

Вариант 3 (вариант среднего развития)

Результаты, полученные при моделировании варианта 3, в сравнении с нулевым вариантом, также говорят о существенном перераспределении пассажиропотоков между ИТ и ОТ в пользу последнего - увеличение количества пользователей ОТ составляет около 6,5 %. Этот показатель несколько ниже, чем в варианте 2, однако и затраты на передвижение пользователей ИТ не столь велики - в сравнении с нулевым вариантом среднее время реализации корреспонденции увеличивается не более чем на 2,3 минуты, что более чем в два раза ниже, чем в варианте 2. При этом сокращение затрат времени на передвижение для пользователей ОТ сопоставимо с вариантом 2 и составляет 3 минуты (против 3 минут 12 секунд для варианта 2).

Анализ полученных результатов показал, что с точки зрения только характеристик транспортного движения определить эффективность того или иного варианта невозможно, так как при этом не будут учитываться затраты на их реализацию и получаемые затраты или выгоды пользователей транспортной системы. В связи с этим выбор рекомендуемого варианта должен производиться с учетом сопоставления затрат и достигаемых социально-экономических эффектов, которые базируются на интегральных характеристиках функционирования транспортной системы.

Сравнительная таблица развития транспортной инфраструктуры Калининграда по вариантам

Параметр / вариант	Нулевой вариант	Вариант 1	Вариант 2	Вариант 3
Среднее время реализации корреспонденции на ИТ	41 мин. 12 сек.	41 мин. 12 сек.	47 мин. 06 сек.	43 мин. 30 сек.
Среднее время реализации корреспонденции на ОТ	34 мин. 30 сек.	34 мин. 24 сек.	31 мин. 18 сек.	31 мин. 30 сек.
Средняя скорость реализации корреспонденции на ИТ	20,3 км/ч	20,2 км/ч	18,2 км/ч	19,2 км/ч
Средняя скорость реализации корреспонденции на ОТ	12,1 км/ч	12,1 км/ч	12,8 км/ч	12,8 км/ч
Количество пользователей ИТ	86873	86866	79424	81310
Количество пользователей ОТ	75931	75938	83382	81494

ИТ – индивидуальный транспорт

ОТ – общественный транспорт

4. 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)

Таблица №14

№ пп	Наименование объекта	Основные характеристики объекта					Местоположение объекта
1. Обеспечение функционирования, развития и совершенствования улично-дорожной сети города							
Целевые показатели		2017	2018	2019	2020	2021	2022-2035
Увеличение протяженности автомобильных дорог (улиц) местного значения на (км)		1,49	-	-	-	-	47,09
Снижение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения в %		69,4	60,1	58,20	57,3	56,4	43,6
Строительство и реконструкция искусственных сооружений на дорогах в границах городского округа							
1.	Строительство пешеходного моста через р. Новая Преголя	протяженность 120 м., ширина не менее 14,0 м			г. Калининград, створ ул. Литовский вал		
2.	Строительство автодорожного моста через р. Старая Преголя	протяженность 210 м., ширина не менее 22,5 м			г. Калининград, створ проезда Дзержинского		
3.	Строительство пешеходного моста через р. Старая Преголя	протяженность 180 м., ширина не менее 14,0 м			г. Калининград, створ пр-кта Калинина		
4.	Строительство пешеходного моста через р. Новая Преголя	протяженность 70 м., ширина не менее 14,0 м			г. Калининград, около Дворца Спорта		
5.	Реконструкция бывшего железнодорожного моста под пешеходное движение	определить проектом			г. Калининград, акватория р. Преголи у музея Мирового океана		
6.	Строительство подземного пешеходного перехода под пл. Василевского	протяженность 280 м., ширину определить проектом			г. Калининград, зона улично-дорожной сети		
7.	Строительство надземного пешеходного перехода через Московский пр-кт, соединяющего ул. Зарайскую, наб. Адм. Трибуца, наб. Ген. Карбышева	определить проектом			г. Калининград, общественно-деловая зона, зона улично-дорожной сети		

8.	Строительство подземного пешеходного перехода под железнодорожными путями в составе транспортно-пересадочного узла «Северо-Запад»	протяженность 100 м., ширину определить проектом	г. Калининград, зона улично-дорожной сети, зона транспортной инфраструктуры
9.	Строительство подземного пешеходного перехода под железнодорожными путями в составе транспортно-пересадочного узла «Северный»	протяженность 100 м., ширину определить проектом	г. Калининград, зона улично-дорожной сети, зона транспортной инфраструктуры
10.	Строительство пересечения в двух уровнях ул. А.Суворова и Калининградского шоссе	определить проектом	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
11.	Реконструкция железнодорожного путепровода (прокола) в створе ул. Иркутской	определить проектом	г. Калининград, зона улично-дорожной сети, зона транспортной инфраструктуры
12.	Строительство автомобильно-трамвайного путепровода по ул. Киевской через железнодорожные пути станции Калининград	протяженность 180 м., ширина не менее 18,5 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети, зона транспортной инфраструктуры
13.	Строительство комплекса виадуков над путями станции Калининград (Южный виадук)	суммарная протяженность с подъездами с учетом разветвления 1300 м., ширина 5,5 – 15,5 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети, зона транспортной инфраструктуры
14.	Строительство автодорожного моста через р. Преголю с комплексом предмостных сооружений и пересечений в створе ул. Железнодорожной и ул. Генерала Буткова	протяженность 570 м., ширина не менее 22,5 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети, зона акваторий водных объектов
15.	Строительство подземного пешеходного перехода под пересечением ул.Фрунзе и ул. 9 апреля	протяженность 280 м., ширину определить проектом	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
16.	Строительство подземного пешеходного перехода под пересечением Московского проспекта и ул. Грига	протяженность 60 м., ширину определить проектом	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
17.	Строительство подземного пешеходного перехода под пересечением Ленинского проспекта и ул. Шевченко	протяженность 80 м., ширину определить проектом	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
18.	Строительство подземного пешеходного перехода под пересечением Гвардейского проспекта и ул. Театральной	протяженность 60 м., ширину определить проектом	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
19.	Строительство подземного пешеходного перехода под пересечением Ленинского проспекта и ул. Театральной	протяженность 30 м., ширину определить проектом	г. Калининград, зона улично-дорожной сети

20.	Строительство подземного пешеходного перехода под ул. Емельянова и железнодорожными путями в составе транспортно-пересадочного узла «Московский рынок»	протяженность 100 м., ширину определить проектом	г. Калининград, зона улично-дорожной сети, зона транспортной инфраструктуры
21.	Строительство подземного пешеходного перехода под проезжей частью и железнодорожными путями в составе транспортно-пересадочного узла «Брусничная»	протяженность 100 м., ширину определить проектом	г. Калининград, зона улично-дорожной сети, зона транспортной инфраструктуры
22.	Строительство пешеходного моста через р. Старая Преголя	протяженность 70 м., ширина не менее 14,0 м	г. Калининград, наб. Старопрегольская
23.	Строительство пешеходного моста через р. Новая Преголя	протяженность 40 м., ширина не менее 14,0 м	г. Калининград, в районе Центральной площади
24.	Строительство автодорожного путепровода через железнодорожные пути линии Калининград - Багратионовск	протяженность 210 м., ширина не менее 17,0 м	г. Калининград, в створе проектируемой магистрали севернее ул. Муромской
25.	Строительство автодорожного путепровода через железнодорожные пути линии Калининград - Багратионовск	протяженность 120 м., ширина не менее 17,0 м	г. Калининград, в створе ул. Б. Окружной
26.	Строительство автодорожного путепровода через железнодорожные пути линии Калининград - Балтийск	протяженность 100 м., ширина не менее 10,0 м	г. Калининград, в створе ул. Магнитогорской
27.	Строительство автодорожного путепровода через железнодорожные пути линии Калининград - Балтийск	протяженность 200 м., ширина не менее 10,0 м	г. Калининград, восточнее платформы «13-ый км.»
28.	Строительство пересечения в двух уровнях ул. Б. Окружной и ул. Аллея смелых	определить проектом	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
29.	Строительство пересечения в двух уровнях Северного обхода и проектируемого продолжения ул. Маршала Борзова	протяженность 90 м., ширина не менее 15,0 м	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
30.	Строительство пересечения в двух уровнях ул. Толстикова и ул. Б. Окружной	протяженность 80 м., ширина 15,0 м	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
31.	Строительство автодорожного путепровода через железнодорожные пути линии Калининград - Переславское	протяженность 110 м., ширина не менее 10,0 м	г. Калининград, в створе ул. Докука
32.	Строительство автодорожного путепровода через железнодорожные пути линии Калининград - Переславское	протяженность 160 м., ширина не менее 17,0 м	г. Калининград, в створе ул. Окуловской и ул. Елизаветинской

33.	Строительство автодорожного путепровода через железнодорожные пути линии Калининград – Зеленоградск	протяженность 120 м., ширина не менее 10,0 м	г. Калининград, в створе ул. 4-й Окружной
34.	Строительство автодорожного путепровода через железнодорожные пути линии Калининград – Черняховск	протяженность 70 м., ширина 15,0 м	г. Калининград, в створе ул. Энергетиков
35.	Строительство автодорожного моста через р. Преголю	протяженность 520 м., ширина 18,0 м	г. Калининград, в створе проектируемой Западной проммагистрали
36.	Строительство пешеходного моста через реку Старая Преголя	протяженность 100 м., ширина 10,0 м	г. Калининград, в створе проектируемой улицы около Восточной эстакады
37.	Строительство пешеходного моста через реку Новая Преголя	протяженность 100 м., ширина 12,0 м	г. Калининград, в створе ул. Грига
38.	Строительство автодорожного моста над Питьевым каналом	протяженность 60 м., ширина 12,0 м	г. Калининград, в створе ул. Спортивной
39.	Строительство двух путепроводов (проколов) под железнодорожными путями в парке Победы	Протяженность каждого путепровода 20м., прочее определить проектом	г. Калининград, соединительная улица между ул. Ген. Буткова и проектируемой Велосипедной дорогой
40.	Строительство автодорожного путепровода в районе мкр. Совхозный	Протяженность (пролет) 60,0 м., ширина 13,5 м	г. Калининград, в створе проектируемой дороги нового жилого района и продолжения ул. Полярной
41.	Строительство пересечения между Велосипедной дорогой и соединительной улицей с ул. Генерала Буткова	определить проектом	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
42.	Строительство автодорожного путепровода через железнодорожные пути линии Калининград - Мамоново	протяженность 100 м., ширина не менее 17,0 м	г. Калининград, в створе с ул. Окружной
43.	Строительство автодорожного путепровода через железнодорожные пути линии Калининград - Мамоново	протяженность 150 м., ширина не менее 22,0 м	г. Калининград, в створе с проектируемым продолжением ул. Интернациональной
44.	Строительство автодорожного путепровода через подъездные железнодорожные пути от линии Калининград – Мамоново	протяженность 20 м., ширина не менее 22,0 м	г. Калининград, в створе с проектируемым продолжением ул. Интернациональной
45.	Строительство автодорожного путепровода через подъездные пути в районе перспективного порта	протяженность 120 м., ширина 15,0 м	г. Калининград, в створе проектируемой Западной проммагистрали
46.	Строительство автодорожного путепровода через подъездные пути в районе пер. Качалова	протяженность 20 м., ширина 15,0 м	г. Калининград, в створе с ул. А Суворова

47.	Строительство автодорожного путепровода через подъездные пути в районе озера Ворошиловского	протяженность 60 м., ширина не менее 12,0 м	г. Калининград, в створе с проектируемым продолжением ул. Портовой
48.	Строительство надземного велосипедно-пешеходного перехода над Балтийским шоссе в районе озера Пелавского	протяженность 60 м., ширина 6,0 м	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
49.	Реконструкция пешеходного моста через пруд Нижний в районе БФУ им. И.Канта	Существующие характеристики	г. Калининград, акватория Нижнего пруда
Строительство и реконструкция магистральных улиц и дорог в границах городского округа			
50.	Реконструкция улицы Аллея Смелых от ул. Дзержинского до ул. Б.Окружной	магистральная улица общегородского значения регулируемого движения, протяженность 4,50 км.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
51.	Строительство улицы от ул. Большой Окружной до Люблинского шоссе	магистральная улица общегородского значения регулируемого движения, протяженность 3,76 км.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
52.	Строительство ул. Артиллерийской	магистральная улица общегородского значения регулируемого движения, протяженность 0,65 км.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
53.	Реконструкция ул. Ю.Гагарина от ул. Орудийной до границ городского округа	магистральная улица общегородского значения регулируемого движения, протяженность 0,95 км.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
54.	Строительство улицы Олега Кошевого на отрезке от ул. Батальной до ул. Судостроительной	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная, протяженность 0,34 км	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
55.	Строительство транспортного узла в границах ул. М. Цветаевой - ул. И. Франко - ул. Платова - ул. 3-я Б. Окружная в г. Калининграде	магистральные улицы районного значения транспортно-пешеходные, протяженность 2,93 км, ширина пр.ч. 7,0 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
56.	Строительство ул. Согласия	магистральная улица районного значения пешеходно-транспортная, протяженность 0,63 км, ширина пр.ч. 15,0 м	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
57.	Строительство ул. Украинской в комплексе с двумя пересечениями кольцевого типа	магистральная улица районного значения пешеходно-транспортная, протяженность 0,52 км, ширина пр.ч. 15,0 м ширина кр.л. 45,0 м	г. Калининград, зона улично-дорожной сети

58.	Реконструкция ул. Ломоносова	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная, протяженность 1,35 км., ширина пр.ч. 7,0-10,5 м., ширина кр.л. от 18,0 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
59.	Реконструкция ул. Лейт. Катина	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная, протяженность 2,10 км., ширина пр.ч. 7,0-10,5 м., ширина кр.л. от 14,0 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
60.	Строительство ул. Суздальской	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная, протяженность 1,10 км, ширина пр.ч. 7,0 м	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
61.	Реконструкция ул. Фрунзе в комплексе с одноуровневым пересечением кольцевого типа с ул. Ю. Гагарина в районе «Королевских ворот»	магистральная улица районного значения пешеходно-транспортная, протяженность 0,89 км.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
62.	Реконструкция ул. Черняховского	магистральная улица общегородского значения регулируемого движения, протяженность 0,84 км., ширина пр.ч. 7,0+7,0м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
63.	Реконструкция пер. Камского	улица в научно-производственных, промышленных и коммунально-складских зонах (районах), протяженность 0,21 км., ширина пр.ч. 7,0м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
64.	Строительство магистральных улиц на острове Октябрьском	магистральные улицы районного значения пешеходно-транспортные, протяженность 4,10 км.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
65.	Строительство ул. Флотской	магистральная улица районного значения пешеходно-транспортная, протяженность 0,88 км., ширина пр.ч. 10,5 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
66.	Строительство ул. Закатной	магистральная улица общегородского значения регулируемого движения протяженность 1,60 км., ширина пр.ч. 15 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
67.	Реконструкция ул. Юношеской	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 0,3 км., ширина пр.ч. 10,5 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети

68.	Реконструкция ул. Ракитной	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 0,5 км., ширина пр.ч. 10,5 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
69.	Реконструкция ул. Гаражной	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 0,71 км., ширина пр.ч. 14 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
70.	Строительство ул. Велосипедная дорога	магистральная улица общегородского значения регулируемого движения протяженность 2,03 км., ширина пр.ч. 14 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
71.	Строительство Западной проммагистрали в левобережной части города	магистральная улица общегородского значения регулируемого движения протяженность 1,32 км., ширина пр.ч. 15 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
72.	Строительство Западной проммагистрали в правобережной части города	магистральная улица общегородского значения регулируемого движения протяженность 1,15 км., ширина пр.ч. 15 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
73.	Реконструкция пер. 2-го Трамвайного	магистральная улица общегородского значения регулируемого движения протяженность 0,56 км., ширина пр.ч. 6,0+14,0+6,0 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
74.	Реконструкция ул. Инженерной	магистральная улица общегородского значения регулируемого движения протяженность 0,38 км., ширина пр.ч. 12 - 14 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
75.	Реконструкция ул. Киевской	магистральная улица общегородского значения регулируемого движения протяженность 0,38 км., ширина пр.ч. 12 - 14 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
76.	Строительство улицы Толстикова на отрезке от ул. Судостроительной до ул. Интернациональной	магистральная улица общегородского значения регулируемого движения протяженность 1,26 км., ширина пр.ч. 15,0 м. + трам.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
77.	Строительство ул. Толстикова на отрезке от ул. Интернациональной до ул. Понартской	магистральная улица общегородского значения регулируемого движения протяженность 0,78 км., ширина пр.ч. 15,0 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети

78.	Строительство улицы Интернациональной на отрезке от ул. Печатной до ул. Аллея смелых	магистральная улица общегородского значения регулируемого движения протяженность 2,85 км., ширина пр.ч. 7,0 + 7,0 + трам.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
79.	Строительство ул. Машиностроительной	магистральная улица общегородского значения регулируемого движения протяженность 1,16 км., ширина пр.ч. 7 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
80.	Реконструкция ул. Б. Окружной (от ул. А. Суворова до ул. Камской)	магистральная улица общегородского значения регулируемого движения протяженность 2,04 км., ширина пр.ч. 14 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
81.	Реконструкция улицы Островского (на участке от ул. Гайдара до ул. Тельмана) и ул.Гайдара (от ул.Горького до ул.Озерной)	магистральная улица общегородского значения регулируемого движения протяженность 1,75 км., ширина пр.ч. 15 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
82.	Строительство пер. 3-его Ржевского с продолжением	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 1,51 км., ширина пр.ч. 7,0 ÷ 10,5 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
83.	Реконструкция ул. Айвазовского, ул. Пархоменко	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 1,69 км., ширина пр.ч. 7 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
84.	Строительство продолжения проезда Дзержинского на Октябрьский остров	магистральная улица районного значения пешеходно-транспортная протяженность 1,30 км., ширина пр.ч. 15 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
85.	Реконструкция ул. Иркутской	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 0,78 км., ширина пр.ч. 10,5 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
86.	Строительство продолжения ул. Иркутской	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 0,94 км., ширина пр.ч. 10,5 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
87.	Строительство улицы от ул. Б. Окружной до ул. Лукашова	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 1,49 км., ширина пр.ч. 7 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети

88.	Реконструкция ул. Лукашова	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 0,2 км., ширина пр.ч. 7 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
89.	Строительство ул. Понартской от Аллеи смелых до проектируемой ул. Ген. Толстикова	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 1,22 км., ширина пр.ч. 10,5 – 14,0м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
90.	Строительство ул. О. Кошевого (между ул. Н. Карамзина и ул. Понартской)	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 0,46 км., ширина пр.ч. 7,0+трам.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
91.	Реконструкция ул. Железнодорожной	магистральная улица общегородского значения регулируемого движения протяженность 0,56 км., ширина пр.ч. 14 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
92.	Реконструкция ул. Дзержинского	магистральная улица общегородского значения регулируемого движения протяженность 4,77 км., ширина пр.ч. 10,5-14,0 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
93.	Реконструкция пр-кта Ленинского (между ул. Черняховского и ул. Театральной)	магистральная улица общегородского значения регулируемого движения протяженность 0,32 км., ширина пр.ч. 14,0 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
94.	Реконструкция ул. Суздальской (от продолжения ул. Юбилейной до пр-кта Московского)	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 0,82 км., ширина пр.ч. 7,0+7,0м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
95.	Реконструкция пр-кта Гвардейского (от ул. Горной до пр-кта Мира)	магистральная улица общегородского значения регулируемого движения протяженность 0,78 км., ширина пр.ч. 14 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
96.	Реконструкция ул. Каштановая аллея (от пр-кта Победы до ул. Велосипедная дорога)	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 0,35 км., ширина пр.ч. 14 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
97.	Строительство объезда в районе мкр. А. Космодемьянского от ул. Магнитогорской до Балтийского шоссе	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 1,43 км., ширина пр.ч. 10,5 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети

98.	Реконструкция пр-кта Советского (от ул. Красной до Окружной)	магистральная улица общегородского значения регулируемого движения протяженность 2,56 км., ширина пр.ч. 15 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
99.	Строительство соединения ул. Украинской и ул. Горького	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 1,37 км., ширина пр.ч. 15 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
100.	Реконструкция ул. Горького (от ул. Гайдара до Окружной)	магистральная улица общегородского значения регулируемого движения протяженность 3,09 км., ширина пр.ч. 15 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
101.	Реконструкция ул. 1-ой Б. Окружной (от ул. Полярной до пр-кта Советского)	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 4,5 км., ширина пр.ч. 10,5 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
102.	Реконструкция ул. 3-ей Б. Окружной	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 1,18 км., ширина пр.ч. 10,5 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
103.	Реконструкция ул. Богатырской	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 0,99 км., ширина пр.ч. 7м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
104.	Строительство ул. Косм. Леонова в пределах парка Макса Ашмана	Парковая дорога, протяженность 0,95 км., ширина пр.ч. 6 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
105.	Реконструкция ул. Закатной, ул. Счастливой	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 0,84 км., ширина пр.ч. 7,0 – 10,5 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
106.	Строительство ул. Арсенальной, ул. Еловая аллея	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 1,51 км., ширина пр.ч. 10,5 - 15 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
107.	Реконструкция ул. Орудийной	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 1,39 км., ширина пр.ч. 7 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
108.	Строительство ул. Юбилейной (продолжение)	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 1,94 км., ширина пр.ч. 15 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети

109.	Строительство ул. Денисова	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 1,67 км., ширина пр.ч. 15 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
110.	Реконструкция ул. Менделеева (от пр-кта Мира до ул. Лейт. Катина)	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 0,98 км., ширина пр.ч. 7 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
111.	Строительство Западной проммагистрали	магистральная улица общегородского значения регулируемого движения, протяженность 3,23 км., ширина пр.ч. 15 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
112.	Строительство ул. Интернациональной (от ул. Печатной до ул. Камской)	магистральная улица общегородского значения регулируемого движения, протяженность 0,7 км., ширина пр.ч. 15,0 + трам.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
113.	Строительство ул. Интернациональной (от железной дороги Калининград – Мамоново до Западной проммагистрали)	магистральная улица общегородского значения регулируемого движения, протяженность 2,73 км., ширина пр.ч. 15,0 + трам. (частично)	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
114.	Строительство ул. Ген. Толстикова (от ул. Понартской до ул. Б. Окружной)	магистральная улица общегородского значения регулируемого движения, протяженность 0,59 км., ширина пр.ч. 15 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
115.	Строительство ответвления от ул. Велосипедная дорога к ул. Ген. Буткова	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная, Протяженность 0,7 км., ширина пр.ч. 14 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
116.	Строительство новой широтной магистрали – продолжения Восточной эстакады	магистральная улица общегородского значения регулируемого движения, протяженность 1,7 км., ширина пр.ч. 14 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
117.	Строительство ул. Б. Окружной (от ул. Аллеи смелых до ул. Дзержинского)	магистральная улица общегородского значения регулируемого движения, протяженность 1,78 км., ширина пр.ч. 14 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
118.	Строительство подъезда от Восточной эстакады к Северному обходу г. Калининграда	магистральная улица общегородского значения регулируемого движения, протяженность 1,93 км., ширина пр.ч. 14 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети

119.	Строительство продолжения ул. Маршала Борзова	магистральная улица общегородского значения регулируемого движения, протяженность 2,71 км., ширина пр.ч. 14 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
120.	Реконструкция ул. Маршала Борзова	магистральная улица общегородского значения регулируемого движения, протяженность 0,69 км., ширина пр.ч. 14 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
121.	Строительство продолжения улицы Горького до дороги на Светлогорск	магистральная улица общегородского значения регулируемого движения, протяженность 4,32 км., ширина пр.ч. 7 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
122.	Реконструкция Мамоновского шоссе (в границах городского округа)	магистральная улица общегородского значения регулируемого движения, протяженность 6,48 км., ширина пр.ч. 7,0+3,0+7,0 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
123.	Реконструкция ул. Камской (от ул. А. Суворова до ул. Киевской)	магистральная улица общегородского значения регулируемого движения, протяженность 0,40 км., ширина пр.ч. 15,0 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
124.	Реконструкция Люблинского шоссе	магистральная улица общегородского значения регулируемого движения, протяженность 4,65 км., ширина пр.ч. 7,0-10,5 м	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
125.	Строительство магистральной сети нового жилого района («Автотор»)	магистральные улицы районного значения транспортно-пешеходные, протяженность 9,12 км., ширина пр.ч. 10,5 и 14,0м	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
126.	Строительство продолжения ул. Магнитогорской	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 0,27 км., ширина пр.ч. 7 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
127.	Строительство объезда в районе мкр. А. Космодемьянского	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 2,11 км., ширина пр.ч. 7 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
128.	Реконструкция ул. Сызранской	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 3,48 км., ширина пр.ч. 7 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети

129.	Строительство ул. Полярной (продолжение)	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 1,49 км., ширина пр.ч. 14 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
130.	Строительство ул. Херсонской с выходом на ул. 1-ая Б.Окружная	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 0,92 км., ширина пр.ч. 10,5 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
131.	Реконструкция ул. 4-ой Б. Окружной	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 0,12 км., ширина пр.ч. 7 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
132.	Строительство ул. Еловая аллея (от ул. Артиллерийская до ул. Старшины Дадаева)	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 0,30 км., ширина пр.ч. 10,5 -14 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
133.	Реконструкция ул. Еловая аллея (от ул. Старшины Дадаева до ул. Куйбышева)	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 0,49 км., ширина пр.ч. 10,5 -14 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
134.	Строительство ул. Чувашской и ул. Малоярославской	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 1,13 км., ширина пр.ч. 7 - 10,5 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
135.	Реконструкция ул. Чувашской и ул. Малоярославской	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 0,3 км., ширина пр.ч. 7 - 10,5 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
136.	Строительство продолжения ул. Ялтинской и ул. Кутаисской	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 3,14 км., ширина пр.ч. 7 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
137.	Строительство участков ул. Яблочной и ул. Запорожской	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 0,25 км., ширина пр.ч. 7 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
138.	Реконструкция улицы Батальной	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 0,41 км., ширина пр.ч. 7,0 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
139.	Реконструкция ул. Баженова	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 0,97 км., ширина пр.ч. 7,0 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети

140.	Реконструкция ул. Акварельной	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 1,78 км., ширина пр.ч. 7 – 10,5 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
141.	Строительство продолжения ул. И. Земнухова	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 0,54 км., ширина пр.ч. 7,0 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
142.	Строительство ул. Камской (продолжение вдоль железной дороги Калининград – Мамоново)	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 1,6 км., ширина пр.ч. 7 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
143.	Строительство магистрали в Юго-Западном жилом районе	магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная протяженность 0,89 км., ширина пр.ч. 14,0 + трам.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
144.	Реконструкция ул. Ген. Павлова	Определить проектом	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
Строительство иных объекты улично-дорожной сети			
145.	Строительство улиц в жилой застройке в районах жилищного строительства	улицы в жилой застройке, протяженность 95,84 км. ширина пр.ч. 6,0÷7,0 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
146.	Строительство улиц промышленных районов	улицы промышленных районов, протяженность 22,38 км. ширина пр.ч. 7,0÷10,5 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
147.	Строительство магистральных велодорожек	велодорожки, велополосы протяженность 158,8 км. ширина пр.ч. 1,5 - 3,0 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
148.	Строительство одноуровневого пересечения кольцевого типа ул. Подп.Емельянова и ул. Энергетиков	велодорожки, велополосы протяженность 0,35 км. ширина пр.ч. 10,5 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
149.	Строительство одноуровневого пересечения кольцевого типа ул. А. Суворова и ул. Иркутской	протяженность 0,30 км. ширина пр.ч. 10,5 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
150.	Строительство одноуровневого пересечения кольцевого типа ул. Транспортной и ул. Портовой	протяженность 0,30 км. ширина пр.ч. 10,5 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
151.	Строительство одноуровневого пересечения кольцевого типа ул. Горького около военного городка	протяженность 0,40 км. ширина пр.ч. 10,5 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
152.	Строительство одноуровневого пересечения кольцевого типа на ул. Горького	протяженность 0,50 км. ширина пр.ч. 10,5 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети

153.	Строительство одноуровневого пересечения кольцевого типа ул. Б. Окружной и ул. Камской	протяженность 0,25 км. ширина пр.ч. 10,5 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
154.	Строительство одноуровневого пересечения кольцевого типа ул. Б. Окружной и ул. Печатной	протяженность 0,35 км. ширина пр.ч. 10,5 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
155.	Строительство одноуровневого пересечения кольцевого типа ул. Б. Окружной и ул. Коммунистической	протяженность 0,30 км. ширина пр.ч. 10,5 м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
156.	Реконструкция ул. Проф. Баранова (между пл. Победы и ул. Горького) под пешеходную зону	протяженность 0,36 км.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
157.	Реконструкция ул. Проф. Баранова (между ул. Горького и ул. Пролетарской) с уменьшением сечения проезда	протяженность 0,40 км., ширина проезжей части не более 7,0м.	г. Калининград, зона улично-дорожной сети
158.	Реконструкция ул. Грекова (между ул. Кронштадтской и пр-ктом Мира) под пешеходную зону	протяженность 0,30 км	г. Калининград, зона улично-дорожной сети

2. Повышение безопасности дорожного движения

Целевые показатели	2017	2018	2019	2020	2021	2022-2035
Социальный риск	8,6	8,5	8,4	8,3	8,2	6
Транспортный риск	2,6	2,5	2,5	2,4	2,3	1,25

Мероприятия по изменению геометрических параметров участков УДС

159.	ул. Инженерная на участке от ул. Киевской до ул. Судостроительной: расширение проезжей части до 4 полос движения.	Определить проектом	г. Калининград, ул. Инженерная на участке от ул. Киевской до ул. Судостроительной
160.	Перекресток ул. Литовский Вал - ул. Гагарина - ул. Фрунзе: произвести демонтаж трамвайных путей и бортового камня с устройством дополнительной полосы на подходе к ул. Фрунзе; произвести пересчет режимов светофорного регулирования.	Определить проектом	г. Калининград, ул. Литовский Вал – ул. Гагарина - ул. Фрунзе:
161.	Перекресток пр-кт Гвардейский – ул. Театральная: уширение проезжей части на пр-кте Гвардейском на подходе к перекрестку со стороны ул. Горной до 5-ти полос движения; уширение проезжей части на пр-кте Гвардейском	Определить проектом	г. Калининград, пр-кт Гвардейский – ул. Театральная

	на подходе к перекрестку со стороны пл. Победы до 4-х полос движения; установка пешеходного ограждения; пересчет режимов светофорного регулирования		
162.	Перекресток пр-кт Московский - ул. Литовский вал:уширение проезжей части ул. Литовский вал на подходе к перекрестку (со стороны пересечения с ул. Стекольной) до 4 полос движения с целью устройства дополнительной полосы для правого поворота с ул.Литовский вал на пр-кт Московский,установка пешеходного ограждения; пересчет режимов светофорного регулирования.	Определить проектом	г. Калининград, пр-кт Московский – ул. Литовский вал
163.	Перекресток ул. А. Суворова - ул. Железнодорожная: обустройство дополнительной полосы на ул. А. Суворова на подходе к перекрестку со стороны пересечения с ул. Нансена;произвести пересчет режимов светофорного регулирования с учетом выделения левоповоротных потоков в отдельные фазы движения.	Определить проектом	г. Калининград, ул. А. Суворова – ул. Железнодорожная
164.	Перекресток ул. Дзержинского - ул. Подп. Емельянова: уширение проезжей части до 3 полос движения на подходе к перекрестку по ул. Подп. Емельянова;организация светофорного регулирования с выделением дополнительного времени для проезда левоповоротного потока со стороны пересечения с ул. З. Космодемьянской по ул. Дзержинского; организация пешеходного перехода через ул. Дзержинского на северной стороне пересечения; установка пешеходного ограждения.	Определить проектом	г. Калининград, ул. Дзержинского – ул. Подп. Емельянова
165.	Перекресток ул. Киевская – ул. Инженерная:обустройство кольцевого пересечения с прорезанным центральным	Определить проектом	г. Калининград, ул. Киевская – ул. Инженерная

	островком для транзитного движения:организация светофорного регулирования.		
166.	Перекресток пр-кт Победы - ул. Кутузова - ул. Ф. Энгельса: уширение проезжей части на пр-кте Победы до 3-х полос движения на подходе к перекрестку со стороны ул. Вагоностроительной с целью организации левоповоротного потока на ул. Кутузова с отдельной полосы движения; организация светофорного регулирования.	Определить проектом	г. Калининград, пр-кт Победы - ул. Кутузова - ул. Ф. Энгельса
167.	Перекресток ул. Горная - ул. Дмитрия Донского: уширение проезжей части на ул. Дмитрия Донского до 3 полос движения на подходе к перекрестку со стороны пересечения с ул. Пушкина с целью увеличения пропускной способности выезда с кольцевого пересечения.	Определить проектом	г. Калининград, ул. Горная – ул. Дмитрия Донского
Мероприятия по организации координированного управления дорожным движением			
168.	Внедрение адаптивного координированного режима управления на Московском пр-те	Определить проектом	г. Калининград, пр-кт Московский – ул. Ялтинская; пр-кт Московский – ул. Литовский Вал; пр-кт Московский - ул. Грига.
169.	Внедрение адаптивного координированного режима управления на ул. А. Невского	Определить проектом	г. Калининград, ул. А. Невского – ул. Литовский Вал; ул. А. Невского – ул. Курортная; ул. А. Невского – ул. Куйбышева; ул. А. Невского – ул. Сержантская; ул. А. Невского – ул. Старш. Дадаева; ул. А. Невского – ул. Артиллерийская; ул. А. Невского – ул. Достоевского; ул. А. Невского – ул. Л. Толстого; ул. А. Невского – ул. Островского; ул. А. Невского, д. 108; ул. А. Невского -

			ул. Краснокаменная.				
170.	Внедрение адаптивного координированного режима управления на пл. Победы	Определить проектом	г. Калининград, пр-кт Советский – пр-кт Мира; пл. Победы – пр-кт Гвардейский; пл. Победы – ул. Гаражная; пл. Победы – ул. Черняховского. ул. Театральная - пр-кт Гвардейский ул. Театральная - пр-кт Ленинский				
171.	Внедрение режима координированного управления на пр-кту Советском	Определить проектом	г. Калининград, пр-кт Советский, д. 3; пр-кт Советский – ул. Кирова; пр-кт Советский – ул. Озерова; пр-кт Советский – ул. Нарвская; пр-кт Советский – ул. Гайдара; пр-кт Советский – ул. Чекистов; пр-кт Советский – ул. Маршала Борзова.				
Мероприятия по организации платного парковочного пространства							
172.	Организация платного парковочного пространства	Определить проектом	г. Калининград, в границах ул. Кирова – ул. Уральской – ул. Горького – ул. Пролетарской – ул. Ген.-лейт. Озерова - Верхнего пруда – ул. Черняховского – ул. Литовского Вала – р. Новая Преголя - Двухъярусного моста – железнодорожной ветки на Балтийск – ЦПКиО – пр. Мира – ул. Косм. Леонова.				
3.Создание устойчивого функционирования транспортной системы							
Целевые показатели		2017	2018	2019	2020	2021	2022- 2035
Маршрутный коэффициент сети транспорта общего пользования		3,1	3,2	3,3	3,3	3,3	3,5

Снижение количества выбросов вредных веществ в атмосферу от автотранспортных средств по сравнению с 2016 г. на		-	-	-	-	-	15%
Развитие трамвайного транспорта							
173.	Реконструкция трамвайных путей по ул. Пролетарской и ул. Тельмана под экскурсионное движение	Протяженность 2,56 км.	г. Калининград, ул. Пролетарская, ул. Тельмана				
174.	Реконструкция трамвайных путей по пр-кту Победы под экскурсионное движение	Протяженность 0,90 км.	г. Калининград, пр-кт Победы				
175.	Строительство трамвайной линии по Тополиной аллее	Протяженность 0,68 км.	г. Калининград, ул. Тополиная аллея				
176.	Строительство Южной трамвайной линии	Общая протяженность 9,60 км	г. Калининград, ул. Киевская, ул. Инженерная, ул. Ген.Толстикова, ул. Интернациональная, ул. О.Кошевого				
177.	Строительство трамвайной линии с разворотным кольцом около ТПУ «Московский рынок»	Общая протяженность 14,09 км	г. Калининград, бул. Солнечный, Восточная эстакада, ул. Дзержинского				
178.	Строительство разворотного кольца трамвая с обустройством диспетчерского пункта	Определить проектом	г. Калининград, район пересечения ул. Аллея смелых и ул. Понартской				
179.	Строительство тяговой подстанции трамвая на о-ве Октябрьском	Определить проектом	г. Калининград, зона объектов коммунальной инфраструктуры, зона улично-дорожной сети				
180.	Строительство тяговой подстанции трамвая в Южном планировочном районе	Определить проектом	г. Калининград, зона объектов коммунальной инфраструктуры, зона улично-дорожной сети, общественно-деловая зона				
181.	Строительство Юго-Западной трамвайной линии	Протяженность 9,42 км.	г. Калининград, продолжение ул. Интернациональной, далее до ТПУ «Юго-Запад»				
182.	Строительство тяговой подстанции трамвая в Юго-Западном планировочном районе	Определить проектом	г. Калининград, зона объектов коммунальной инфраструктуры, зона улично-дорожной сети				
Развитие троллейбусного транспорта							
183.	Строительство троллейбусной линии по Второму эстакадному мосту и ул. А. Невского в комплексе с тяговой подстанцией	Протяженность 18,10 км.	г. Калининград, ул. 9 Апреля, ул. А. Невского, ул. Черняховского, ул. Краснокаменная, ул. Арсенальная				

184.	Строительство троллейбусной линии в Южном районе	Протяженность 4,20 км.	г. Калининград, ул. У. Громовой, ул. Понартская
185.	Строительство троллейбусной линии в Юго-Восточном районе в комплексе с тяговой подстанцией	Протяженность 4,20 км.	г. Калининград, ул. Емельянова, проект. улица параллельно ул. Энергетиков
186.	Строительство троллейбусной линии в Северном районе в комплексе с тяговой подстанцией	Протяженность 8,40 км.	г. Калининград, ул. Гайдара, ул. Согласия, ул. Украинская, ул. Карла Маркса
187.	Строительство троллейбусной линии в Южном районе в комплексе с тяговой подстанцией	Протяженность 6,34 км.	г. Калининград, ул. О.Кошевого, ул. Судостроительная/ ул. Машиностроительная
188.	Строительство троллейбусной сети в Северо-Восточном и Восточном районах в комплексе с тяговой подстанцией	Протяженность 11,66 км.	г. Калининград, ул. Малоярославская, ул. Молодой Гвардии, ул. Чувашская, ул. Денисова, ул. Флотская, ул. Куйбышева
189.	Строительство троллейбусной линии в Северном районе	Протяженность 7,34 км.	г. Калининград, ул. Горького, ул. Украинская
190.	Строительство троллейбусной линии до ТПУ «Чкаловск»	Протяженность 3,37 км.	г. Калининград, пр-кт Советский
191.	Строительство троллейбусной линии во 2-ой Западный планировочный район в комплексе с тяговой подстанцией	Протяженность 9,88 км.	г. Калининград, продолжение пр-кта Маршала Борзова
Мероприятия по обеспечению приоритета ГПТ			
192.	Организация выделенных полос движения ОТ по пр-кту Мира	Определить проектом	г. Калининград, пр-кт Мира на участке от ул. Карла Маркса до пр-кта Советского
193.	Организация выделенных полос движения ОТ по пр-кту Советскому	Определить проектом	г. Калининград, пр-кт Советский на участке от ул. Гайдара до пр-кта Мира.
194.	Организация выделенных полос движения ОТ по пл. Победы	Определить проектом	г. Калининград, пл. Победы на участке от пр-кта Советского до ул. Черняховского.
195.	Организация выделенных полос движения ОТ по ул. Черняховского	Определить проектом	г. Калининград, ул. Черняховского на участке от пр-кт Ленинского до ул. А. Невского
196.	Организация выделенных полос движения ОТ по пр-кту Ленинскому	Определить проектом	г. Калининград, пр-кт Ленинский на участке от ул. Черняховского до ул. Багратиона.

197.	Организация выделенных полос движения ОТ по ул. Горького	Определить проектом	г. Калининград, ул. Горького на участке от ул. Азовской до ул. Черняховского.				
198.	Организация выделенных полос движения ОТ по ул. Гайдара	Определить проектом	г. Калининград, ул. Гайдара на участке от ул. Согласия до пр-кта Советского				
199.	Организация выделенных полос движения ОТ по ул. Согласия	Определить проектом	г. Калининград, ул. Согласия на участке от ул. Гайдара до СК «Янтарный».				
4.Совершенствование транспортного обслуживания населения							
Целевые показатели		2017	2018	2019	2020	2021	2022-2035
Маршрутный коэффициент сети транспорта общего пользования		3,1	3,2	3,3	3,3	3,3	3,5
Снижение количества выбросов вредных веществ в атмосферу от автотранспортных средств по сравнению с 2016 г. на		-	-	-	-	-	15%
Строительство объектов транспортного обслуживания							
200.	Строительство логистического центра	Определить проектом	г.Калининград, ул. Петрозаводская, зона объектов транспортной инфраструктуры				
201.	Строительство транспортно-пересадочного узла «Центральный» с реконструкцией входящих в него объектов	Определить проектом	г.Калининград, пл. Победы, ул. Гаражная, пр-кт Советский, зона объектов транспортной инфраструктуры, зона улично-дорожной сети, общественно-деловая зона				
202.	Строительство транспортно-пересадочного узла «Южный вокзал» с реконструкцией входящих в него объектов	Определить проектом	г.Калининград, ул. Железнодорожная, ул. Южновозкальская, зона объектов транспортной инфраструктуры, зона улично-дорожной сети, общественно-деловая зона				
203.	Строительство транспортно-пересадочного узла «Северный»	Определить проектом	г. Калининград, ул. А. Невского, ул. 4-ая Б. Окружная, зона объектов транспортной инфраструктуры, зона улично-дорожной сети				
204.	Строительство транспортно-пересадочного узла «Северо-Запад»	Определить проектом	г. Калининград, ул. Ген. Челнокова, ул. Украинская, ул. 2-ая Б. Окружная, зона объектов				

			транспортной инфраструктуры, зона улично-дорожной сети, зона коммунально-складских объектов
205.	Строительство транспортно-пересадочного узла «Аэродром»	Определить проектом	г. Калининград, ул. Молодой гвардии, зона улично-дорожной сети, зона коммунально-складских объектов
206.	Строительство транспортно-пересадочного узла «Московский рынок»	Определить проектом	г. Калининград, ул. Подп. Емельянова, зона объектов транспортной инфраструктуры, зона улично-дорожной сети, общественно-деловая зона
207.	Строительство транспортно-пересадочного узла «Стадион»	Определить проектом	г. Калининград, проектируемые улицы на территории острова Октябрьского, зона улично-дорожной сети, зона коммунально-складских объектов
208.	Строительство транспортно-пересадочного узла «Брусничная»	Определить проектом	г. Калининград, пр-кт Победы, ул. Галактическая, ул. Брусничная, зона улично-дорожной сети, общественно-деловая зона
209.	Строительство транспортно-пересадочного узла «Чкаловск»	Определить проектом	г. Калининград, продолжение Советского пр-кта, зона объектов транспортной инфраструктуры, зона УДС, общественно-деловая зона
210.	Строительство транспортно-пересадочного узла «Юго-Запад»	Определить проектом	г. Калининград, ул. Калиновая, проектируемое продолжение ул. Камской, зона объектов транспортной инфраструктуры, зона улично-дорожной сети
211.	Строительство транспортно-пересадочного узла «Юго-Восток»	Определить проектом	г. Калининград, ул. Энергетиков, зона объектов транспортной инфраструктуры, зона улично-дорожной сети
212.	Строительство транспортно-пересадочного узла «Аллея смелых»	Определить проектом	г. Калининград, ул. Аллея смелых, ул. Понартская, ул. О. Кошевого, зона улично-дорожной сети, общественно-деловая зона

213.	Строительство подземной автостоянки	Определить проектом	г. Калининград, площадь Василевского, зона улично-дорожной сети, зона городских парков, скверов, садов, бульваров, набережных
214.	Строительство многоуровневой перехватывающей автостоянки	Определить проектом	г. Калининград, пр-кт. Московский, ул. Флотская, зона улично-дорожной сети, зона коммунально-складских объектов, общественно-деловая зона

- Все мероприятия обеспечивают доступность транспортной инфраструктуры для инвалидов и других маломобильных групп населения.

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

Таблица №15

№ п/п	Наименование мероприятия	Ориентировочная стоимость строительства и источник финансирования, млн. руб.	Финансовые затраты, млн. руб.					
			2017	2018	2019	2020	2021	2022-2035
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Общий объем потребности в финансовых ресурсах на выполнение мероприятий Программы	ФБ 11927,10 РБ 6598,71 МБ 29131,12 ПП 739,80	ФБ 117,70 РБ 304,80 МБ 962,10 ПП 0,00	ФБ 370,80 РБ 540,11 МБ 1065,66 ПП 0,00	ФБ 0,00 РБ 0,00 МБ 1060,00 ПП 0,00	ФБ 0,00 РБ 24,00 МБ 975,90 ПП 100,00	ФБ 0,00 РБ 10,50 МБ 1055,29 ПП 200,00	ФБ 11438,60 РБ 5719,30 МБ 24012,17 ПП 439,80
Всего		48396,73	1384,60	1976,57	1060,00	1099,90	1265,79	41609,87

1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.Обеспечение функционирования, развития и совершенствования улично-дорожной сети города								
	Объем потребности в финансовых ресурсах	ФБ 10949,50 РБ 6056,51 МБ 20081,46 ПП 0,00	ФБ 117,70 РБ 285,90 МБ 875,90 ПП 0,00	ФБ 370,80 РБ 540,11 МБ 980,66 ПП 0,00	ФБ 0,00 РБ 0,00 МБ 985,00 ПП 0,00	ФБ 0,00 РБ 0,00 МБ 900,90 ПП 0,00	ФБ 0,00 РБ 0,00 МБ 857,70 ПП 0,00	ФБ 10461,00 РБ 5230,50 МБ15481,30 ПП 0,00
1.	Капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования городского округа «Город Калининград»	ФБ 488,50 РБ 394,30 МБ 14522,67	ФБ 117,70 РБ 185,90 МБ 840,60	ФБ 370,80 РБ 208,40 МБ 871,17	МБ 844,70	МБ 857,70	МБ 857,70	МБ10250,80
2.	Строительство пешеходного моста через р. Новая Преголя, створ ул. Литовского вала		-	-	-	-	-	
3.	Строительство автодорожного моста через р. Старая Преголя, створ проезда Дзержинского	ФБ 10461,00 РБ 5662,21 МБ 5558,79	-	-	-	-	-	ФБ 10461,00 РБ 5230,50 МБ 5230,50
4.	Строительство пешеходного моста через р. Старая Преголя, створ пр-кт Калинина		-	-	-	-	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
5.	Строительство пешеходного моста через р. Новая Преголя, около Дворца Спорта		-	-	-	-	-	
6.	Реконструкция бывшего железнодорожного моста под пешеходное движение акватория р. Преголя у музея Мирowego		-	-	-	-	-	
7.	Строительство подземного пешеходного перехода под пл. Марш. Василевского		-	-	-	-	-	
8.	Строительство надземного пешеходного перехода через пр-кт Московский, соединяющего ул. Зарайскую, наб. Адм. Трибуца, наб. Ген. Карбышева		-	-	-	-	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
9.	Строительство подземного пешеходного перехода под железнодорожными путями в составе транспортно-пересадочного узла «Северо-Запад»		-	-	-	-	-	
10.	Строительство подземного пешеходного перехода под железнодорожными путями в составе транспортно-пересадочного узла «Северный»		-	-	-	-	-	
11.	Строительство пересечения в двух уровнях ул. А. Суворова и Калининградского шоссе		-	МБ 3,71	МБ 36,20	-	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
12.	Реконструкция железнодорожного путепровода (прокола) в створе ул. Иркутской		-	-	-	-	-	
13.	Строительство автомобильно-трамвайного путепровода по ул. Киевской через железнодорожные пути станции Калининград		-	-	-	-	-	
14.	Строительство комплекса виадуков над путями станции Калининград (Южный виадук)		-	-	-	-	-	
15.	Строительство автодорожного моста через р. Преголо с комплексом предмостных сооружений и пересечений в створе ул. Железнодорожной и ул. Ген. Буткова		-	-	-	-	-	
16.	Строительство подземного пешеходного перехода под пересечением ул. Фрунзе и ул. 9 Апреля		-	-	-	-	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
17.	Строительство подземного пешеходного перехода под пересечением пр-кта Московского и ул. Грига		-	-	-	-	-	
18.	Строительство подземного пешеходного перехода под пересечением пр-кта Ленинского и ул. Шевченко		-	-	-	-	-	
19.	Строительство подземного пешеходного перехода под пересечением пр-кта Гвардейского и ул. Театральной		-	-	-	-	-	
20.	Строительство подземного пешеходного перехода под пересечением пр-кт Ленинского и ул. Театральной		-	-	-	-	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
21.	Строительство подземного пешеходного перехода под ул. Подп. Емельянова и железнодорожными путями в составе транспортно-пересадочного узла «Московский рынок»		-	-	-	-	-	
22.	Строительство подземного пешеходного перехода под проезжей частью и железнодорожными путями в составе транспортно-пересадочного узла «Брусничная»		-	-	-	-	-	
23.	Строительство пешеходного моста через р. Старая Преголя		-	-	-	-	-	
24.	Строительство пешеходного моста через р. Новая Преголя		-	-	-	-	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
25.	Строительство автомобильного путепровода через железнодорожные пути линии Калининград - Багратионовск		-	-	-	-	-	
26.	Строительство автомобильного путепровода через железнодорожные пути линии Калининград - Багратионовск		-	-	-	-	-	
27.	Строительство автомобильного путепровода через железнодорожные пути линии Калининград - Балтийск		-	-	-	-	-	
28.	Строительство автомобильного путепровода через железнодорожные пути линии Калининград – Балтийск		-	-	-	-	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
29.	Строительство пересечения в двух уровнях ул. Б. Окружной и ул. Аллея смелых		-	-	-	-	-	
30.	Строительство пересечения в двух уровнях Северного обхода и проектируемого продолжения ул. Маршала Борзова		-	-	-	-	-	
31.	Строительство пересечения в двух уровнях ул. Ген. Толстикова и ул. Б. Окружной		-	-	-	-	-	
32.	Строительство автодорожного путепровода через железнодорожные пути линии Калининград - Переславское		-	-	-	-	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
33.	Строительство автодорожного путепровода через железнодорожные пути линии Калининград – Переславское		-	-	-	-	-	
34.	Строительство автодорожного путепровода через железнодорожные пути линии Калининград - Зеленоградск		-	-	-	-	-	
35.	Строительство автодорожного путепровода через железнодорожные пути линии Калининград - Черняховск		-	-	-	-	-	
36.	Строительство автодорожного моста через р. Преголло		-	-	-	-	-	
37.	Строительство пешеходного моста через реку Старая Преголя		-	-	-	-	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
38.	Строительство пешеходного моста через реку Новая Преголя		-	-	-	-	-	
39.	Строительство автодорожного моста над Питьевым каналом		-	-	-	-	-	
40.	Строительство двух путепроводов (проколов) под железнодорожными путями в парке Победы		-	-	-	-	-	
41.	Строительство автодорожного путепровода в районе мкр. Совхозный		-	-	-	-	-	
42.	Строительство пересечения между Велосипедной дорогой и соединительной улицей с ул. Генерала Буткова		-	-	-	-	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
43.	Строительство автодорожного путепровода через железнодорожные пути линии Калининград - Мамоново		-	-	-	-	-	
44.	Строительство автодорожного путепровода через железнодорожные пути линии Калининград – Мамоново		-	-	-	-	-	
45.	Строительство автодорожного путепровода через подъездные железнодорожные пути от линии Калининград – Мамоново		-	-	-	-	-	
46.	Строительство автодорожного путепровода через подъездные пути в районе перспективного порта		-	-	-	-	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
47.	Строительство автомобильного путепровода через подземные пути в районе пер. Качалова		-	-	-	-	-	
48.	Строительство автомобильного путепровода через подземные пути в районе озера Ворошиловского		-	-	-	-	-	
49.	Строительство надземного велосипедно-пешеходного перехода над Балтийским шоссе в районе озера Пелавского		-	-	-	-	-	
50.	Реконструкция пешеходного моста через пруд Нижний в районе БФУ им. И.Канта		-	-	-	-	-	
51.	Реконструкция улицы Аллея смелых от ул. Дзержинского до ул. Б.Окружной		-	-	-	-	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
52.	Строительство улицы от ул. Б. Окружной до Люблинского шоссе		-	-	-	-	-	
53.	Строительство ул. Артиллерийской		-	-	-	-	-	
54.	Реконструкция ул. Ю. Гагарина от ул. Орудийной до границ городского округа		-	-	-	-	-	
55.	Строительство ул. О. Кошевого на отрезке от ул. Багальной до ул. Судостроительной		-	-	-	-	-	
56.	Строительство транспортного узла в границах ул. М. Цветаевой - ул. И. Франко – ул. Платова – ул. 3-я Б. Окружная в г. Калининграде		-	-	-	-	-	
57.	Строительство ул. Согласия		-	МБ 31,30	МБ 60,50	-	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
58.	Строительство ул. Украинской в комплексе с двумя пересечениями кольцевого типа		-	-	-	-	-	
59.	Реконструкция ул. Ломоносова		-	-	-	-	-	
60.	Реконструкция ул. Лейт. Катина		-	-	-	-	-	
61.	Строительство ул. Суздальской		-	-	-	-	-	
62.	Реконструкция ул. Фрунзе в комплексе с одноуровневым пересечением кольцевого типа с ул. Ю. Гагарина в районе «Королевских ворот»		-	-	-	-	-	
63.	Реконструкция ул. Черняховского		-	-	-	-	-	
64.	Реконструкция пер. Камского		-	-	-	-	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
65.	Строительство магистральных улиц на острове Октябрьском		-	-	-	-	-	
66.	Строительство ул. Флотской		-	-	-	-	-	
67.	Строительство ул. Закатной		-	-	-	-	-	
68.	Реконструкция ул. Юношеской		-	-	-	-	-	
69.	Реконструкция ул. Ракитной		-	-	-	-	-	
70.	Реконструкция ул. Гаражной		-	-	-	-	-	
71.	Строительство ул. Велосипедная дорога		-	-	-	-	-	
72.	Строительство Западной проммагистралей в левобережной части города		-	-	-	-	-	
73.	Строительство Западной проммагистралей в правобережной части города		-	-	-	-	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
74.	Реконструкция пер. 2-го Трамвайного		-	-	-	-	-	
75.	Реконструкция ул. Инженерной		-	-	-	-	-	
76.	Реконструкция ул. Киевской		-	-	-	-	-	
77.	Строительство ул. Ген. Толстикова на отрезке от ул. Судостроительной до ул. Интернациональной		-	-	-	-	-	
78.	Строительство ул. Ген. Толстикова на отрезке от ул. Интернациональной до ул. Понартской		-	-	-	-	-	
79.	Строительство ул. Интернациональной на отрезке от ул. Печатной до ул. Аллея смелых		-	-	-	-	-	
80.	Строительство ул. Машиностроительной		-	-	-	-	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
81.	Реконструкция ул. Б. Окружной (от ул. А. Суворова до ул. Камской)		-	-	-	-	-	
82.	Реконструкция ул. Островского (на участке от ул. Гайдара до ул. Тельмана) и ул. Гайдара (от ул. Горького до ул. Озерной)		-	-	-	-	-	
83.	Строительство пер. 3-его Ржевского с продолжением		-	-	-	-	-	
84.	Реконструкция ул. Айвазовского, ул. Пархоменко		-	-	-	-	-	
85.	Строительство продолжения проезда Держинского на Октябрьский остров		-	-	-	-	-	
86.	Реконструкция ул. Иркутской		-	-	-	-	-	
87.	Строительство продолжения ул. Иркутской		-	-	-	-	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
88.	Строительство улицы от ул. Б. Окружной до ул. Лукашова		РБ 60,00	РБ 282,01	-	-	-	
89.	Реконструкция ул. Лукашова		-	-	-	-	-	
90.	Реконструкция ул. Ген. Павлова		РБ 40,00	РБ 20,00 МБ 12,28				
91.	Строительство ул. Понартской от ул. Аллеи смельх до проектируемой ул. Ген. Толстикова		-	-	-	-	-	
92.	Строительство ул. О. Кошевого (между ул. Н. Карамзина и ул. Понартской)		-	-	-	-	-	
93.	Реконструкция ул. Железнодорожной		МБ 15,4	РБ 29,7 МБ 18,9	-	-	-	
94.	Реконструкция ул. Дзержинского		-	-	-	-	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
95.	Реконструкция пр-кта Ленинского (между ул. Черняховского и ул. Театральной)		-	-	-	-	-	
96.	Реконструкция ул. Суздальской (от продолжения ул. Юбилейной до пр-кта Московского)		-	-	-	-	-	
97.	Реконструкция пр-кта Гвардейского (от ул. Горной до пр-кта Мира)		-	-	-	-	-	
98.	Реконструкция ул. Каштановая аллея (от пр-кта Победы до ул. Велосипедной дороги)		-	-	-	-	-	
99.	Строительство обьезда в районе мкр. А. Космодемьянского от ул. Магнитогорской до Балтийского шоссе		-	-	-	-	-	
100.	Реконструкция пр-кта Советского (от ул. Красной до ул. Б. Окружной)		-	-	-	-	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
101.	Строительство соединения ул. Украинской и ул. Горького		-	-	-	-	-	
102.	Реконструкция ул. Горького (от ул. Гайдара до ул. Б. Окружной)		-	-	-	-	-	
103.	Реконструкция ул. 1-ой Б. Окружной (от ул. Полярной до пр-кта Советского)		-	-	-	-	-	
104.	Реконструкция ул. 3-ей Б. Окружной		-	-	-	-	-	
105.	Реконструкция ул. Богатырской		-	-	-	-	-	
106.	Строительство ул.М. Леонова в пределах парка Макса Ашмана		-	-	-	-	-	
107.	Реконструкция ул. Закатной, ул. Счастливой		-	-	-	-	-	
108.	Строительство ул. Арсенальной, ул. Еловая аллея		-	-	-	-	-	
109.	Реконструкция ул. Орудийной		-	-	-	-	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
110.	Строительство ул. Юбилейной (продолжение)		-	-	-	-	-	
111.	Строительство ул. Денисова		-	-	-	-	-	
112.	Реконструкция ул. Менделеева (от пр-кта Мира до ул. Лейт. Катина)		-	-	-	-	-	
113.	Строительство Западной проммагистрали		-	-	-	-	-	
114.	Строительство ул. Интернациональной (от ул. Печатной до ул. Камской)		-	-	-	-	-	
115.	Строительство ул. Интернациональной (от ж.д. Калининград – Мамоново до Западной проммагистрали)		-	-	-	-	-	
116.	Строительство ул. Ген. Толстикова (от ул. Понартской до ул. Б. Окружной)		-	-	-	-	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
117.	Строительство ответвления от ул. Велосипедная дорога к ул. Ген. Буткова		-	-	-	-	-	
118.	Строительство новой широтной магистрали – продолжения Восточной эстакады		-	-	-	-	-	
119.	Строительство ул. Б. Окружной (от Аллеи смелых до ул. Дзержинского)		-	-	-	-	-	
120.	Строительство подъезда от Восточной эстакады к Северному обходу г. Калининграда		-	-	-	-	-	
121.	Строительство продолжения ул. Маршала Борзова		-	-	-	-	-	
122.	Реконструкция ул. Маршала Борзова		-	-	-	-	-	
123.	Строительство продолжения ул. Горького до дороги на Светлогорск		-	-	-	-	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
124.	Реконструкция Мамоновского шоссе (в границах городского округа)		-	-	-	-	-	
125.	Реконструкция ул. Камской (от ул. А. Суворова до ул. Киевской)		-	-	-	-	-	
126.	Реконструкция Люблинского шоссе		-	-	-	-	-	
127.	Строительство магистральной сети нового жилого района («Автотор»)		-	-	-	-	-	
128.	Строительство продолжения ул. Магнитогорской		-	-	-	-	-	
129.	Строительство объезда в районе мкр. А. Космодемьянского		-	-	-	-	-	
130.	Реконструкция ул. Сызранской		-	-	-	-	-	
131.	Строительство ул. Полярной (продолжение)		-	-	-	-	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
132.	Строительство ул. Херсонской с выходом на ул. 1-ую Б. Окружную		-	-	-	-	-	
133.	Реконструкция улицы 4-ой Б. Окружной		-	-	-	-	-	
134.	Строительство ул. Еловая аллея (от ул. Артиллерийская до ул. Старш. Дадаева)		-	-	-	-	-	
135.	Реконструкция ул. Еловая аллея (от ул. Старш. Дадаева до ул. Куйбышева)		-	-	-	-	-	
136.	Строительство ул. Чувашской и ул. Малоарославской		-	-	-	-	-	
137.	Реконструкция ул. Чувашской и ул. Малоарославской		-	-	-	-	-	
138.	Строительство продолжения ул. Ялгинской и ул. Кутаисской		-	-	-	-	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
139.	Строительство участков ул. Яблочной и ул. Запорожской		-	-	-	-	-	
140.	Реконструкция ул. Батальной		-	-	-	-	-	
141.	Реконструкция ул. Баженова		-	-	-	-	-	
142.	Реконструкция ул. Акварельной		-	-	-	-	-	
143.	Строительство продолжения ул. И. Земнухова		-	-	-	-	-	
144.	Строительство ул. Камской (продолжение вдоль ж.д. Калининград – Мамоново)		-	-	-	-	-	
145.	Строительство магистрали в Юго-Западном жилом районе		-	-	-	-	-	
146.	Строительство улиц в Северном жилом районе		МБ 19,90	МБ 43,30	МБ 43,60	МБ 43,20	-	
147.	Строительство улиц в жилой застройке в районах жилищного строительства		-	-	-	-	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
148.	Строительство улиц промышленных районов		-	-	-	-	-	
149.	Строительство магистральных велодорожек		-	-	-	-	-	
150.	Строительство одноуровневого пересечения кольцевого типа ул. А. Суворова и ул. Иркутской		-	-	-	-	-	
151.	Строительство одноуровневого пересечения кольцевого типа ул. Транспортной и ул. Портовой		-	-	-	-	-	
152.	Строительство одноуровневого пересечения кольцевого типа ул. Горького около военного городка		-	-	-	-	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
153.	Строительство одноуровневого пересечения кольцевого типа на ул. Горького		-	-	-	-	-	
154.	Строительство одноуровневого пересечения кольцевого типа ул. Б. Окружной и ул. Камской		-	-	-	-	-	
155.	Строительство одноуровневого пересечения кольцевого типа ул. Б. Окружной и ул. Печатной		-	-	-	-	-	
156.	Строительство одноуровневого пересечения кольцевого типа ул. Б. Окружной и ул. Коммунистической		-	-	-	-	-	
157.	Реконструкция ул. Проф. Баранова (между пл. Победы и ул. Горького) под пешеходную зону		-	-	-	-	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
158.	Реконструкция ул. Проф. Баранова (между ул. Горького и ул. Пролетарской) с уменьшением сечения проезда		-	-	-	-	-	
159.	Реконструкция ул. Грекова (между ул. Кронштадтской и пр-кта Мира) под пешеходную зону		-	-	-	-	-	
2.Повышение безопасности дорожного движения								
	Объем потребности в финансовых ресурсах	ФБ 0,00 РБ 53,40 МБ 1068,65 ПП 739,80	ФБ 0,00 РБ 18,90 МБ 66,3 ПП 0,00	ФБ 0,00 РБ 0,00 МБ 35,00 ПП 0,00	ФБ 0,00 РБ 0,00 МБ 35,00 ПП 0,00	ФБ 0,00 РБ 24,00 МБ 35,00 ПП 100,00	ФБ 0,00 РБ 10.50 МБ 78,83 ПП 200,00	ФБ 0,00 РБ 0,00 МБ 818,52 ПП 439,80
160.	Ремонт, текущее содержание и установка технических средств организации дорожного движения	РБ 18,90 МБ 706,30	РБ 18,90 МБ 66,30	МБ 35,00	МБ 35,00	МБ 35,00	МБ 35,00	МБ 500,00
161.	Расширение проезжей части ул. Инженерной на участке от ул. Киевской до ул. Судостроительной до 4 полос движения.	МБ 88,64	-	-	-	-	-	МБ 88,64

1	2	3	4	5	6	7	8	9
162.	Уширение проезжей части перекресток пр-кта Гвардейского – ул. Театральной	МБ 21,46	-	-	-	-	-	МБ 21,46
163.	Уширение проезжей части перекресток пр-кта Московского – ул. Литовский Вал	МБ 10,12	-	-	-	-	-	МБ 10,12
164.	Уширение проезжей части перекресток ул. А. Суворова – ул. Железнодорожной	МБ 10,49	-	-	-	-	-	МБ 10,49
165.	Уширение проезжей части перекресток ул. Дзержинского – ул. Подп. Емельянова	МБ 12,41	-	-	-	-	-	МБ 12,41
166.	Уширение проезжей части перекресток ул. Киевской – ул. Инженерной	МБ 153,56	-	-	-	-	-	МБ 153,56
167.	Уширение проезжей части перекресток пр - кта Победы – ул. Кутузова – ул. Ф. Энгельса.	МБ 12,38	-	-	-	-	-	МБ 12,38
168.	Уширение проезжей части перекресток ул. Горной – ул. Дм. Донского	МБ 9,46	-	-	-	-	-	МБ 9,46

1	2	3	4	5	6	7	8	9
169.	<p>Внедрение адаптивного координированного режима управления на пр-кт Московском: - пр-кт Московский - ул. Ялтинская; - пр-кт Московский - ул. Литовский Вал; - пр-кт Московский - ул. Грига.</p>	МБ 9,33	-	-	-	-	МБ 9,33	-
170.	<p>Внедрение адаптивного координированного режима управления на пл. Победы: - пр-кт Советский. - пр-кт Мира; - пл. Победы - пр-кт Гвардейский; - пл. Победы - ул. Гаражная; - пл. Победы - ул. Черняховского. - ул. Театральная - пр-кт Гвардейский - ул. Театральная - пр-кт Ленинский</p>	РБ 9,00 МБ 9,00	-	-	-	-	РБ 9,00 МБ 9,00	-

1	2	3	4	5	6	7	8	9
171.	<p>Внедрение адаптивного координированного режима управления на ул. А. Невского:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ул. А. Невского – ул. Литовский Вал; - ул. А. Невского – ул. Курортная; - ул. А. Невского - ул. Куйбышева; - ул. А Невского – ул. Сержантская; - ул. А. Невского - ул. Старш. Дадаева; - ул. А. Невского – ул. Артиллерийская; - ул. А. Невского - ул. Достоевского - ул. А. Невского - ул. Л. Толстого; - ул. А. Невского - ул. Островского; - ул. А. Невского, д. 108; - ул. А. Невского - ул. Краснокаменная. 	РБ 15,00 МБ 15,00	-	-	-	-	РБ 15,00 МБ 15,00	-

1	2	3	4	5	6	7	8	9
172.	<p>Внедрение режима координированного управления на пр-кте Советском: - пр-кт Советский, д. 3; - пр-кт Советский - ул. Кирова; - пр-кт Советский - ул. Ген.-лейт. Озерова; - пр-кт Советский – ул. Нарвская; - пр-кт Советский – ул. Гайдара; - пр-кт Советский - ул. Чекистов; - пр-кт Советский - ул. Маршала Борзова.</p>	РБ 10,50 МБ 10,50			-	-	РБ 10,50 МБ 10,50	-
173.	<p>Организация платного парковочного пространства в границах ул. Кирова – ул. Уральской - ул. Горького - ул. Пролетарская - ул. Ген.-лейт. Озерова - Верхний пруд - ул. Черняховского - ул. Литовский Вал - р. Новая Преголя - Двухъярусный мост - ж/д ветка на Балтийск - ЦПКиО - пр-кт Мира - ул. Косм. Леонова</p>	ПП 739,80	-	-	-	ПП 100,00	ПП 200,00	ПП 439,80

1	2	3	4	5	6	7	8	9
3.Создание устойчивого функционирования транспортной системы								
Объем потребности в финансовых ресурсах		ФБ 0,00 РБ 0,00 МБ 7182,31 ПП 0,00	ФБ 0,00 РБ 0,00 МБ 0,00 ПП 0,00	ФБ 0,00 РБ 0,00 МБ 0,00 ПП 0,00	ФБ 0,00 РБ 0,00 МБ 0,00 ПП 0,00	ФБ 0,00 РБ 0,00 МБ 0,00 ПП 0,00	ФБ 0,00 РБ 0,00 МБ 78,76 ПП 0,00	ФБ 0,00 РБ 0,00 МБ 7103,55 ПП 0,00
174.	Реконструкция трамвайных путей по ул. Пролетарской и ул. Тельмана под экскурсионное движение		-	-	-	-	-	
175.	Реконструкция трамвайных путей по пр-кту Победы под экскурсионное движение		-	-	-	-	-	
176.	Строительство трамвайной линии по Тополиной аллее		-	-	-	-	-	
177.	Строительство Южной трамвайной линии	МБ 3 094,90	-	-	-	-	-	МБ 3094,90
178.	Строительство трамвайной линии с разворотным кольцом около ТПУ «Московский рынок»		-	-	-	-	-	
179.	Строительство разворотного кольца трамвая с обустройством диспетчерского пункта		-	-	-	-	-	
180.	Строительство тяговой подстанции трамвая на о-ве Октябрьском		-	-	-	-	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
181.	Строительство тяговой подстанции трамвая в Южном планировочном районе		-	-	-	-	-	
182.	Строительство Юго-Западной трамвайной линии		-	-	-	-	-	
183.	Строительство тяговой подстанции трамвая в Юго-Западном планировочном районе		-	-	-	-	-	
184.	Строительство троллейбусной линии по Второму эстакадному мосту и ул. А. Невского в комплексе с тяговой подстанцией	МБ 3 876,87	-	-	-	-	-	
185.	Строительство троллейбусной линии в Южном районе		-	-	-	-	-	МБ 3876,87
186.	Строительство троллейбусной линии в Юго-Восточном районе в комплексе с тяговой подстанцией		-	-	-	-	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
187.	Строительство троллейбусной линии в Северном районе в комплексе с тяговой подстанцией		-	-	-	-	-	
188.	Строительство троллейбусной линии в Южном районе в комплексе с тяговой подстанцией		-	-	-	-	-	
189.	Строительство троллейбусной сети в Северо-Восточном и Восточном районах в комплексе с тяговой подстанцией		-	-	-	-	-	
190.	Строительство троллейбусной линии в Северном районе		-	-	-	-	-	
191.	Строительство троллейбусной линии до ТПУ «Чкаловск»		-	-	-	-	-	
192.	Строительство троллейбусной линии во 2-ой Западный планировочный район в комплексе с тяговой подстанцией		-	-	-	-	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
193.	Организация выделенных полос движения ОТ по просп. Мира на участке от ул. Карла Маркса до пр-кта Советского	МБ 42,75	-	-	-	-	МБ 2,99	МБ 39,76
194.	Организация выделенных полос движения ОТ по пр-кту Советскому на участке от ул. Гайдара до пр-кта. Мира.	МБ 35,76	-	-	-	-	МБ 2,50	МБ 33,26
195.	Организация выделенных полос движения ОТ по пл. Победы на участке от пр-кта. Советского до ул. Черняховского.	МБ 4,32	-	-	-	-	МБ 4,32	-
196.	Организация выделенных полос движения ОТ по ул. Черняховского на участке от пр-кта Ленинского до ул. А. Невского.	МБ 25,52	-	-	-	-	МБ 25,52	-
197.	Организация выделенных полос движения ОТ по пр-кту. Ленинскому на участке от ул. Черняховского до ул. Баграциона.	МБ 39,01	-	-	-	-	МБ 39,01	-

1	2	3	4	5	6	7	8	9
198.	Организация выделенных полос движения ОТ по ул. Горького на участке от ул. Азовской до ул. Черняховского.	МБ 16,20	-	-	-	-	МБ 1,13	МБ 15,07
199.	Организация выделенных полос движения ОТ по ул. Гайдара на участке от ул. Согласия до пр-кта Советского	МБ 27,31	-	-	-	-	МБ 1,91	МБ 25,40
200.	Организация выделенных полос движения ОТ по ул. Согласия на участке от ул. Гайдара до СК «Янтарный»	МБ 19,67	-	-	-	-	МБ 1,38	МБ 18,29

4. Совершенствование транспортного обслуживания населения

Объем потребности в финансовых ресурсах	ФБ 977,60 РБ 488,80 МБ 798,70 ПП 0,00	ФБ 0,00 РБ 0,00 МБ 19,90 ПП 0,00	ФБ 0,00 РБ 0,00 МБ 50,00 ПП 0,00	ФБ 0,00 РБ 0,00 МБ 40,00 ПП 0,00	ФБ 0,00 РБ 0,00 МБ 40,00 ПП 0,00	ФБ 0,00 РБ 0,00 МБ 40,00 ПП 0,00	ФБ 0,00 РБ 0,00 МБ 40,00 ПП 0,00	ФБ 977,60 РБ 488,80 МБ 608,80 ПП 0,00
201. Оборудование остановочных площадок, установка и модернизация павильонов для общественного транспорта	МБ 99,00	МБ 19,90	МБ 20,00	-	-	-	-	МБ 60,00

1	2	3	4	5	6	7	8	9
202.	Внедрение автоматизированной системы оплаты проезда (электронного билета)	МБ 210,00	-	МБ 30,00	МБ 40,00	МБ 40,00	МБ 40,00	МБ 60,00
203.	Строительство логистического центра		-	-	-	-	-	
204.	Строительство транспортно-пересадочного узла «Центральный» с реконструкцией входящих в него объектов		-	-	-	-	-	
205.	Строительство транспортно-пересадочного узла «Южный вокзал» с реконструкцией входящих в него объектов	ФБ 977,60 РБ 488,80 МБ 488,80	-	-	-	-	-	ФБ 977,60 РБ 488,80 МБ 488,80
206.	Строительство транспортно-пересадочного узла «Северный»		-	-	-	-	-	
207.	Строительство транспортно-пересадочного узла «Северо-Запад»		-	-	-	-	-	
208.	Строительство транспортно-пересадочного узла «Аэродром»		-	-	-	-	-	
209.	Строительство транспортно-пересадочного узла «Московский рынок»		-	-	-	-	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
210.	Строительство транспортно-пересадочного узла «Стадион»		-	-	-	-	-	
211.	Строительство транспортно-пересадочного узла «Брусничная»		-	-	-	-	-	
212.	Строительство транспортно-пересадочного узла «Чкаловск»		-	-	-	-	-	
213.	Строительство транспортно-пересадочного узла «Юго-Запад»		-	-	-	-	-	
214.	Строительство транспортно-пересадочного узла «Юго-Восток»		-	-	-	-	-	
215.	Строительство транспортно-пересадочного узла «Аллея смельчих»		-	-	-	-	-	
216.	Строительство подземной автостоянки, площадь Василевского		-	-	-	-	-	
217.	Строительство многоуровневой перехватывающей автостоянки пр-кт. Московский, ул. Флотская,		-	-	-	-	-	

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

Оценка эффективности реализации Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа «Город Калининград» на 2017- 2035 годы осуществляется разработчиком Программы по итогам ее исполнения за отчетный период (за отчетный финансовый год и в целом за период реализации Программы).

Оценка эффективности реализации Программы осуществляется по следующим критериям:

1. Оценка степени достижения запланированных значений целевых индикаторов и показателей Программы за отчетный период определяется по следующей формуле:

$$И = \frac{\Phi \times 100\%}{\Pi}, \text{ где}$$

И - оценка степени достижения запланированных значений целевых индикаторов и показателей Программы;

Φ - фактические значения целевых индикаторов и показателей Программы;

Π - плановые значения целевых индикаторов и показателей Программы.

Фактические значения целевых индикаторов и показателей Программы за отчетный период определяются путем мониторинга, включающего в себя сбор и анализ информации о выполнении плановых значений целевых индикаторов и показателей Программы.

2. Оценка уровня финансирования мероприятия Программы за отчетный период определяется по следующей формуле:

$$\Phi_{и} = \frac{\Phi_{ф} \times 100\%}{\Phi_{п}}, \text{ где}$$

Φ_и - оценка уровня финансирования мероприятия Программы;

Φ_ф - фактический уровень финансирования мероприятия Программы;

Φ_п - объем финансирования мероприятия Программы, предусмотренный Программой.

3. Степень выполнения мероприятий Программы определяется по следующей формуле:

$$M_{и} = \frac{M_{ф} \times 100\%}{M_{п}}, \text{ где}$$

M_и - степень выполнения мероприятий Программы;

M_ф - количество мероприятий Программы, фактически реализованных за отчетный период;

M_п - количество мероприятий Программы, запланированных на отчетный период.

ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ МОНИТОРИНГА. Ответственность за соблюдение сроков предоставления информации по итогам мониторинга, а также за достоверность и актуальность данных несет организация, представившая сведения. Представление сводной информации по результатам мониторинга в уполномоченный орган Правительства

Калининградской области осуществляет комитет городского хозяйства администрации городского округа «Город Калининград» ежеквартально (до 10 числа следующего месяца). Информация по итогам мониторинга представляется в виде отчета.

ПОРЯДОК КОРРЕКТИРОВКИ ПРОГРАММЫ. Корректировка программы осуществляется на основании распорядительного документа администрации городского округа «Город Калининград», изданного по итогам мониторинга исполнителями мероприятий программы с учетом происходящих изменений, в том числе по уточнению целей и задач программы комплексного развития. Внесение изменений в Программу производится при выявлении новых, необходимых к реализации мероприятий, при появлении новых инвестиционных проектов, особо значимых для территории городского округа «Город Калининград». Программные мероприятия могут также быть скорректированы в зависимости от изменения ситуации на основании обоснованного предложения.

Организация мероприятий по разработке/корректировке Программы комплексного развития осуществляется комитетом городского хозяйства администрации городского округа «Город Калининград».

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

Важнейшим элементом экономического механизма стимулирования инвестиций является создание условий роста инвестиционной активности.

Основа институциональных преобразований – сохранение базовой части сети автомобильных дорог общего пользования в муниципальной собственности.

Перспективным направлением привлечения негосударственных средств для финансирования объектов в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории городского округа является государственно-частное партнерство, поэтому одновременно должны быть созданы условия для строительства и эксплуатации автомобильных дорог и искусственных сооружений на коммерческих началах с привлечением средств международных финансовых организаций и частных инвесторов.

Для обеспечения возможности реализации предлагаемых в составе программы мероприятий (инвестиционных проектов) необходимо решение приоритетной задачи институциональных преобразований: разработки нормативной правовой базы, обеспечивающей четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором, а также определение приоритетных сфер применения государственно-частного партнерства в сфере дорожного хозяйства, в том числе совершенствование законодательства, регулирующего вопросы инвестиционной деятельности в сфере дорожного хозяйства, осуществляемой в форме капитальных вложений.

Должны произойти уточнения и изменения в существующей и перспективной системах доходных полномочий бюджетов разных уровней и, соответственно, возможностей финансирования содержания и развития дорог и улично-дорожных сетей.

Высокая потребность в развитии улично-дорожной сети и бюджетные ограничения в части финансирования автомобильных дорог требуют расширения использования внебюджетных источников для финансирования развития дорожной сети, в том числе заемных средств, для строительства и эксплуатации автомобильных дорог на коммерческой основе.

В качестве внебюджетных средств для финансирования автомобильных дорог могут использоваться средства частных инвесторов.

Развитие государственно-частного партнерства в городском округе «Город Калининград» возможно по направлению создания платных автомобильных дорог.