



ТОЛЬЯТТИНСКАЯ ГОРОДСКАЯ ДУМА

## РЕШЕНИЕ

Самарская область, Тольятти

25.02.98, № 246

**О Программе реконструкции  
и развития магистральной  
улично-дорожной сети  
г.Тольятти**

Рассмотрев проект Программы реконструкции и развития магистральной улично-дорожной сети г.Тольятти, представленный мэрией, городская Дума

**р е ш и л а:**

1. Утвердить вышеназванную Программу согласно Приложению № 1 к настоящему решению.
2. Предложить мэрии (г-н Жилкин С.Ф.) разработать техническое задание на проектирование строительства дороги через лесной массив и внести на утверждение городской Думы.
3. Контроль за выполнением настоящего решения возложить на комиссию по градостроительству, экологии и земельным отношениям. (г-н Зыков Ю.Д.).

Мэр города

С.Ф.Жилкин

Председатель Думы

А.Н.Дроботов

*Приложение № 1  
к решению городской Думы  
№ 246 от 25.02.98г.*

***Программа  
развития и реконструкции магистральной  
улично-дорожной сети г. Тольятти***

**ПАСПОРТ**  
**городской целевой программы**

<i>Наименование программы</i>	<i>Программа развития и реконструкции магистральной улично-дорожной сети г. Тольятти</i>
Дата принятия решения о разработке программы, дата ее утверждения (наименование и номер соответствующего нормативного акта)	Договор № 2402/128 от 22.07.96г.
Заказчик	Мэрия г. Тольятти
Основные разработчики программы	АООТ "СПб ГИПРОАВТОТРАНС", ПАУ мэрии
Головной исполнитель	Департамент по строительству, архитектуре и энергетике
Цели и задачи программы, важнейшие целевые показатели	Цель: реконструкция и развитие магистральной улично-дорожной сети в соответствии с современными и перспективными транспортными нагрузками
Сроки и этапы реализации программы, подпрограмм, основных мероприятий	Срок реализации программы 1998-2005 г.г.
Исполнители основных мероприятий	Конкурсные условия
Объемы и источники финансирования	Бюджет, внебюджетные источники в сумме 549 млн. руб.
Ожидаемые конечные результаты реализации программы	Обеспечение бесперебойности и надежности работы магистральной сети, снижение уровня ДТП, экономия времени на поездки и доставку грузов, улучшение экологической ситуации
Система организации контроля за исполнением программы	ПАУ мэрии

## **СОДЕРЖАНИЕ**

### **Введение**

- 1. Анализ современного состояния улично-дорожной сети**
- 2. Транспортная оснащённость города и характеристика условий движения транспорта и пешеходов с точки зрения их безопасности**
- 3. Результаты обследования интенсивности движения транспорта на магистральной сети города**
- 4. Обоснование программных мероприятий**
- 5. Оценка эффективности социально-экономических и экологических последствий реализации программы**
- 6. Ресурсное обеспечение программы**
- 7. Организация реализации программы**

**Приложение 1**

**Приложение 2**

## ВВЕДЕНИЕ.

Разработка программы осуществлялась на основе проекта «*Схема реконструкции и развития магистральной улично-дорожной сети г. Тольятти до 2005 г.*», выполненного в 1997 году институтом «Гипроавтотранс» ( г. Санкт-Петербург ), а также предложений, представленных администрациями районов, УГАИ города, Департаментом по строительству, архитектуре и энергетике мэрии, ТЭМУ «Пассажиртранс».

**Целью** программы является последовательная, направленная на совершенствование инфраструктуры городского хозяйства и улучшение качества жизни населения реконструкция и развитие магистральной улично-дорожной сети в соответствии с современными и перспективными транспортными нагрузками.

Проектные предложения предусматривают решение следующих задач:

- укрепление и развитие общегородской сети транспортных связей;
- реконструкцию и развитие внутрирайонных магистральных улиц;
- развитие обходных направлений для отвода основных потоков грузового автотранспорта, особенно из Центрального района;
- развитие магистралей в районах нового жилищного строительства, предусмотренное Генеральным планом.

Основное внимание при этом уделяется обеспечению бесперебойности и надежности работы магистральной сети, снижению уровня травматизма и всех видов ДТП, оптимизации материальных и финансовых ресурсов, необходимых для реализации проектных решений при достижении максимальной эффективности функционирования системы.

Приоритетность строительства принятых объектов определялась их эффективностью в разгрузке сети городских магистралей от потоков транспорта и ролью в совершенствовании общей транспортной системы города.

Срок действия Программы — 1998 - 2005 г.г.

### **I. Анализ современного состояния улично-дорожной сети**

Город Тольятти сформировался из трех обособленных планировочных районов, что определило начертание улично-дорожной сети как линейно-узловой.

Линейность связей обусловлена наличием практически одной транспортной артерии, соединяющей между собой отдельные части города от Комсомольского района (пос. Федоровка) до западной границы Автозаводского района. В качестве узлов, нанизывающихся на эту линейную связь, выступают сами районы города, при этом структура сети каждого из районов принципиально отличается друг от друга.

Транспортно-планировочная структура **Центрального района** представляет собой трехлучевую систему дорог, основу которой составляют магистрали — ул. К. Маркса, ул. Ленина и ул. Победы, опирающиеся с одной стороны на ул. Мира, с другой стороны - на б-р 50 лет Октября.

Технические параметры магистральной сети Центрального района были запроектированы под небольшую интенсивность движения транспорта и имеют ширину проезжей части 9-14 м.

Густая сеть узких жилых улиц дополняет систему основных магистралей, образуя мелкие прямоугольные кварталы с шагом 100-150м, характерные для всего Центрального района за исключением его южной части, где ведется новое многоэтажное жилищное строительство.

Трехлучевая структура **Центрального района** обеспечивает наименьшую удаленность периферийных кварталов от центра города и между собой, но создает определенные трудности в организации движения из-за концентрации потоков всех видов транспорта в центральном ядре.

Магистральная сеть **Автозаводского района** имеет прямоугольную систему с шагом улиц 0,8 - 1 км. Магистралы, идущие в направлении с юга на север, связывают жилую застройку с промзоной ВАЗа и с городской зоной отдыха.

Магистралы, проходящие в широтном направлении, — ул. Дзержинского, ул. Свердлова, Ленинский пр., ул. Фрунзе, Приморский бульвар и ул. Спортивная - служат для выезда на меридиональные магистралы и обеспечивают внутрирайонные связи.

Улицы направления север-юг имеют резкую неравномерность загрузки по длине, постепенно возрастающей в направлении Южного шоссе.

Улицы широтной ориентации в настоящее время загружены транспортом значительно меньше, чем меридиональные. Исключение составляет ул. Дзержинского, выполняющая распределительные функции.

Ширина проезжей части улиц района — 15 - 45 м.

**Комсомольский район** протянулся почти на 12 км вдоль водохранилища.

Основным недостатком магистральной сети **Комсомольского района** является отсутствие полноценной поточной транспортной связи, объединяющей всю территорию района в единое целое. Транспортной артерией, по которой осуществляются внутрирайонные связи, сообщение с другими районами города и внешними направлениями, является цепь улиц: Матросова, Коммунистическая, Железнодорожная, дорога к поселку Федоровка с включением отрезка федеральной дороги Москва - Самара.

Магистралы района имеют ширину проезжей части — от 7 до 17 м, в основном — 9-12 метров.

Динамика развития магистральной улично-дорожной сети по районам города приведена в таблице 1.1.

Связь между отдельными районами города обеспечивают городские дороги. Это - Автозаводское шоссе, Южное шоссе, Обводная дорога, Комсомольское шоссе, дорога в зоне отдыха, ул. Родины, ул. Матросова (от ул. Громовой до Восточного кольца).

Крупнейшие районы города - Центральный и Автозаводской - связаны между собой двумя направлениями: Автозаводским и Южным шоссе с севера и дорогой, проходящей в зоне отдыха по берегу водохранилища, с юга. Южное шоссе проходит в 2 км от жилой застройки Автозаводского района и служит также для связи Центрального района с самой мощной в городе промзоной ВАЗа.

Вторая дорога предназначена для обслуживания прибрежной парковой зоны отдыха и практически не используется для постоянных связей.

Таблица 1.1.

### ДИНАМИКА РАЗВИТИЯ МАГИСТРАЛЬНОЙ СЕТИ ПО РАЙОНАМ ГОРОДА

Основные районы города	Протяженность магистральной сети, км		Плотность магистральной сети, км/кв. км		Средняя ширина проезжей части.	
	1978 г.	1996 г.	1978 г.	1996 г.	1978 г.	1996 г.
1	2	3	4	5	6	7
<i>Автозаводский район,</i>						
всего		99,3			21,4	23,7
в том числе:						
в застройке	71,4	87,7				
в селитьбе	24,2	54,9	2,2	2,2		
вне застройки		11,6				
<i>Центральный район,</i>						
всего		85,9			12,2	12,3
в том числе:						
в застройке	54,2	69,8				
в селитьбе	43,6	53,2	3,9	4,0		
вне застройки		16,1				
<i>Комсомольский район,</i>						
всего		51,1			8,6	11,4
в том числе:						
в застройке	24,6	32,7				
в селитьбе	17,4	27,4	2,6	2,7		
вне застройки		18,4				
<b>Всего по городу</b>	<b>217,0</b>	<b>236,3</b>				<b>15,5</b>
в том числе:						
в застройке	150,2	190,2				
в селитьбе	85,2	135,5				
вне застройки	66,8	46,1				

Эти магистрали с двух сторон окаймляют жилую застройку Автозаводского района, проходя в удалении 1-2 км от нее, что естественно ухудшает сообщение этой селитебной территории с другими районами города.

Общая протяженность улиц и дорог составляет 558 км, в т.ч. с усовершенствованным покрытием - 481 км. Протяженность магистральной сети составляет 236,3 км. Остальная часть (~60%) сети приходится на жилые улицы и проезды, большая часть которых находится в Центральном районе.

Существующая улично-дорожная сеть достаточно благоустроена: 86% сети с усовершенствованным покрытием. Все магистрали имеют асфальтобетонное покрытие проезжей части.

В Автозаводском районе все магистрали и дороги удовлетворяют современным требованиям, большинство из них имеют разделительную полосу на проезжей части и местные проезды.

В Центральном и Комсомольском районе уровень благоустройства значительно ниже.

В городе имеются 11 капитальных искусственных сооружений общей площадью 5428 кв. м. Техническая характеристика представлена в таблице 1.2.

Рассмотрение хода развития магистральной сети за последние годы показало, что с момента разработки комплексной транспортной схемы в 1978 году и до настоящего времени было построено 19 км магистралей, т.е. всего лишь по одному километру в среднем за год. За тот же период времени сеть магистралей в селитбе увеличилась на 50 км, как за счет строительства новых, так и за счет перевода жилых улиц и дорог в разряд магистралей.

## **2. Транспортная оснащенность города и характеристика условий движения транспорта и пешеходов с точки зрения их безопасности**

По данным УГАИ г.Тольятти на начало 1997 года в городе зарегистрировано 143,16 тыс. транспортных средств, в том числе 83,4% легковых автомобилей, 13,8% — грузовых и специальных автомобилей, 2,6% — автобусов, 0,2% — троллейбусов.

С 1978 по 1997 год количество легковых автомобилей в городе увеличилось с 12,5 до 119,4 тысяч единиц, то есть почти в 10 раз, в то время как население города выросло с 515 до 732 тыс. жителей, то есть всего лишь в 1,4 раза (рис. 2.1.).

Синтетическим показателем оснащенности города транспортными средствами является их количество, приходящееся на 1000 жителей. С 1978 по 1997 год этот показатель по легковому автотранспорту вырос с 24,3 до 163,1, или в 6,7 раз. По этому показателю г.Тольятти является одним из лидирующих городов РФ (в наиболее моторизованных городах этот показатель не превышает 130-150 ед.).

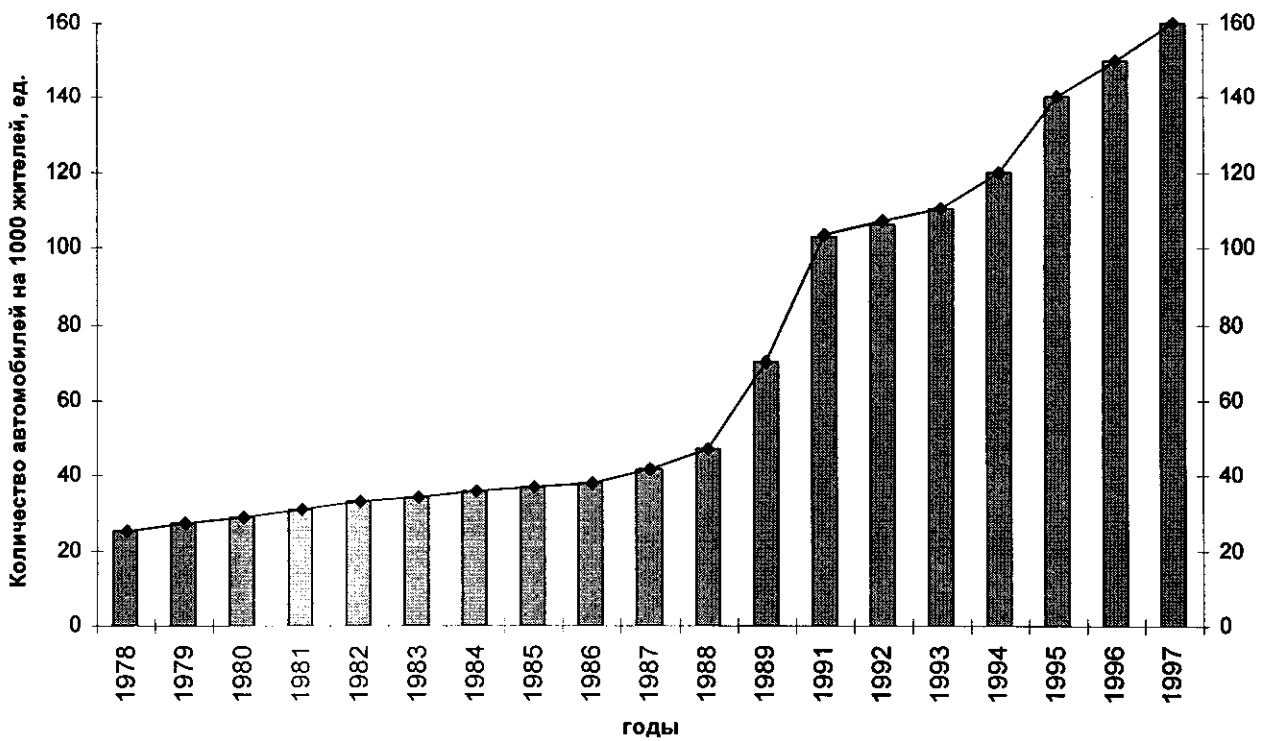
Рост парка легковых автомобилей в подавляющей части происходит за счет приобретения автомашин частными владельцами.

Количество грузового автомобильного транспорта плавно увеличивалось до 1989 г., после чего в период с 1990 по 1994 г.г. парк автомобилей резко вырос с 6,6 до 15,7 тыс. ед. Среднегодовой прирост в эти годы составлял около 2 тыс. ед. Однако в 1995 г. произошло некоторое снижение количества грузовых автомобилей - до 14,5 тыс. ед., после чего опять начался рост, и в 1997 г. парк грузовых автомобилей составил 19,7 тыс. ед. Оснащенность при этом составляет 26,9 ед. на 1000 жителей (рис. 2.2.).

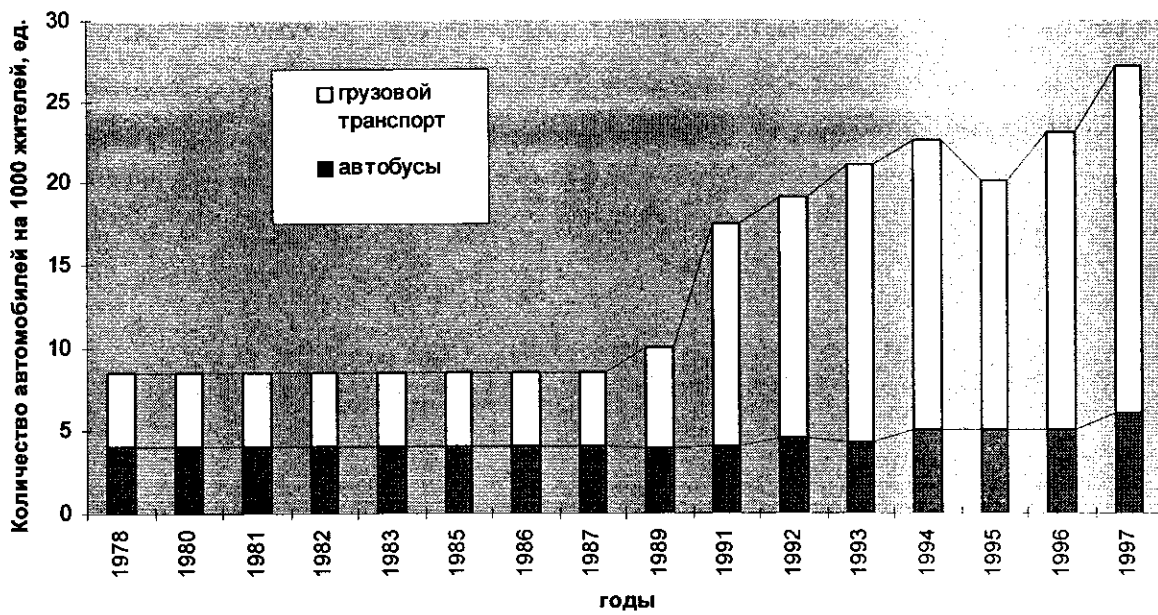
Таблица 1.2.

## ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ИСКУССТВЕННЫХ СООРУЖЕНИЙ

№пп	Местоположение сооружения	Длина сооружения	Ширина		
			между перилами сооружения	в т.ч. проезжей части	проезжей части под сооружение, м
1	Ж/д путепровод через автодорогу Москва-Самара у ВСО-5	37.6	23.5	12.8	7.0
2.	Путепровод через ж/д по ул.Громовой	92.6	27.5	24.0	
3.	Путепровод по Обводной дороге через автодорогу Москва -Самара	72.0	18.0	7.5+7.5	7.5+7.5
4.	Путепровод по дороге на ТОАЗ через Обводную дорогу	52.0	15.0	12.0	7.5+7.5
5.	Ж\д путепровод линии, ведущей на ТОАЗ по Обводной дороге				7.5+7.5
6.	Ж\д путепровод линии, ведущей на ВА3 по Обводной дороге				7.5+7.5
7.	Путепровод по Обводной дороге через оросительный канал	42.3	22.0	18.0	
8.	Автотранспортный путепровод через Северную дорогу вдоль восточной границы ВАЗа (совмещенный с ж\д путепроводом)	70.0	19.0	15.0	10.5
9.	Путепровод по ул.Революционной через Ленинский пр.	60.0	20.0	15.0	15.0+15.0
10.	Путепровод по ул.Юбилейной через оросительный канал	37.4		25.6	
11.	Путепровод по Московскому пр. через оросительный канал	46.0		25.6	



**Рис. 2.1. Динамика развития оснащенности населения города легковым автотранспортом**



**Рис. 2.2. Динамика развития оснащенности населения города грузовым и автобусным транспортом**

Автобусный транспорт за период с 1978 по 1997 г. в количественном отношении увеличился незначительно — с 2,0 до 3,8 тыс. ед., равно как и оснащенность — с 3,9 до 5,2 ед. на 1000 жителей (рис. 2.2. ). Сократился парк автобусов общего пользования, который в благоприятные годы составлял порядка 1700 ед., а в настоящее время не превышает 1200 ед.

В 1978 г. инвентарный парк троллейбусов составлял 214 ед., а в 1996 г. — 250 ед. Медленный рост троллейбусного парка предопределяется отставанием в развитии улично-дорожной сети, ограничивающим прокладывание новых троллейбусных линий.

Прогноз развития парка всех видов транспорта приведен в таблице 2.1.

Важнейшим показателем состояния улично-дорожной сети и организации движения транспорта и пешеходов является уровень безопасности, который определен на основе анализа данных УГАИ г. Тольятти о дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) за ряд лет. Данные по динамике ДТП по годам и районам города приведены в таблице 2.2.

Наибольшее количество ДТП совершается в Автозаводском районе. Это ул. Дзержинского между Ворошилова и Ст. Разина ( 38 ДТП ), Московский пр. у остановки «9 вставка» ( 33 ДТП ), ул. Ворошилова у ресторана «Мечта» ( 25 ДТП ), ул. Революционная у остановки «1000 мелочей» ( 23 ДТП ), ул. Юбилейная около Универмага ( 22 ДТП ).

В Центральном районе — ул. Мира у «Дома природы» ( 25 ДТП ).

В Комсомольском районе — ул. Громовой на пересечении с ул. Матросова ( 25 ДТП ).

### **3. Результаты обследования интенсивности движения транспорта на магистральной сети города**

Для оценки современного состояния улично-дорожной сети с точки зрения ее пропускной способности и проведения прогнозных расчетов интенсивности движения транспорта было проведено натурное обследование. Оно подтвердило довольно тяжелую ситуацию, сложившуюся в результате неподготовленности городской транспортной системы к восприятию резко возросшей транспортной нагрузки в период после 1989 года.

Уже в настоящее время на 17 из 22, или 77% основных узлов имеют превышение пропускной способности от 10 до 90%, что ведет к образованию очередей транспортных средств, снижению скорости их движения и, соответственно, к экономическим издержкам и ухудшению экологической обстановки ( табл. 3.1 ).

Соотношение нагрузки и пропускной способности узлов наглядно показано на рис.3.1.

В наиболее сложном положении находятся:

— в Автозаводском районе — Южное шоссе, где превышение пропускной способности узлов составляет от 23 до 70%; ул. Дзержинского — 28 - 39%;

— в Центральном районе — Автозаводское шоссе в пересечении с ул. Мичурина — 33%, ул. Новозаводская в пересечении с ул. Ларина — 91%, ул. Комсомольская — 24 - 56%;

— в Комсомольском районе — несколько пересечений, в том числе дороги на Самару с продолжением ул. Громовой — 41%.

Прогноз интенсивности движения транспорта в основных (обследованных) узлах магистральной сети на 2005 год осуществлен на основе показателей интенсивности движения с учетом коэффициентов роста интенсивности движения и специфики каждого узла с точки зрения соотношения транспортных средств.

Таблица 2.1

## ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ПАРКА АВТОМОБИЛЕЙ НА 1998 — 2005 г.г., тыс. физ. ед.

Категория автотранспорта	ГОД								Коэф. роста
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	<u>2005г.</u> 1997г.
<b>1. Легковые автомобили</b>	127,2 (172,2)*/	135,1 181,3)	142,9 (190,0)	152,8 (200,6)	162,7 (210,8)	172,6 (220,8)	182,5 (230,8)	192,4 240,0	1,61
<b>2. Грузовые автомобили</b>	20,2 (27,3)	20,6 (27,6)	21,1 (28,0)	21,9 (28,7)	22,6 (29,3)	23,4 (29,9)	24,1 (30,4)	24,9 (31,0)	1,26
<b>3. Общественный транспорт</b>	4,17 (5,6)	4,38 (5,9)	4,50 (6,0)	4,71 (6,2)	4,93 (6,4)	5,15 (6,6)	5,36 (6,8)	5,58 (7,0)	1,37
<b>автобусы</b>	3,9 (5,3)	4,1 (5,5)	4,2 (5,6)	4,4 (5,8)	4,6 (6,0)	4,8 (6,1)	5,0 (6,3)	5,2 (6,5)	1,37
<b>троллейбусы</b>	0,27 (0,3)	0,28 (0,4)	0,30 (0,4)	0,31 (0,4)	0,33 (0,4)	0,35 (0,5)	0,36 (0,5)	0,38 (0,5)	1,46
<b>ИТОГО:</b>	<b>151,57</b> (205,1)	<b>160,08</b> (214,8)	<b>168,50</b> (224,0)	<b>179,41</b> (235,5)	<b>190,23</b> (246,5)	<b>201,15</b> (257,3)	<b>211,96</b> (267,7)	<b>222,88</b> (278,0)	<b>1,56</b>
<b>Население, тыс. чел.</b>	<b>738,6</b>	<b>745,3</b>	<b>751,9</b>	<b>761,9</b>	<b>771,9</b>	<b>781,8</b>	<b>791,8</b>	<b>801,8</b>	—

\*/ В скобках указана оснащенность населения данным видом транспорта, ед. на 1000 жителей

Таблица 2.2

## ДИНАМИКА ДТП ПО РАЙОНАМ ГОРОДА

Годы	Автозаводской район			Центральный район			Комсомольский район			Всего по городу			Кол-во ДТП по городу на 10 тыс. жителей	Кол-во ДТП по городу на 1000 ед. транспортных средств
	ДТП	погибло	ранено	ДТП	погибло	ранено	ДТП	погибло	ранено	ДТП	погибло	ранено		
1992	487	68	485	226	43	235	139	19	159	852	130	879	12,6	7,3
1993	572	80	572	256	37	288	150	31	161	978	148	1021	14,2	6,8
1994	483	67	492	227	21	252	135	21	145	845	109	889	12,0	5,6
1995	408	63	404	210	31	240	121	18	133	739	112	777	10,3	5,1
9мес 1995	265	46	258	158	27	174	84	14	95	507	87	527	7,1	3,4
9мес 1996	213	25	210	152	20	168	71	11	87	436	56	465	6,0	2,5

Таблица 3.1

**СРАВНЕНИЕ НАГРУЗКИ ТРАНСПОРТНЫХ УЗЛОВ  
И ИХ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ**

Название узлов	Кол-во полос движения в одну сторону	Пропускная способность, привед. ед. в час		Существующее состояние, 1997 год		Прогноз на 2005 год	
		Проезжей части по направлениям	Суммарная	Суммарн. интенсивн. движения на вход. направлениях, прив.ед.в ч	Коэффициент нагрузки, доля ед.	Суммарн. интенсивн. движения на вход. направлениях, прив.ед.вч	Коэффициент нагрузки, доля ед.
1	2	3	4	5	6	7	8
1. Южное шоссе - Московский пр.	4 4	Саморегулируемое кольцо	3500	4452	1,27	6618	1,89
2. Южное шоссе - Юбилейная	4 4	-//-	3500	5937	1,69	8740	2,50
3. Южное шоссе - ул. Ст. Разина	4 4	-//-	3500	5897	1,68	8981	2,57
4. Южное шоссе - ул. Ворошилова	4 2	-//-	3500	5959	1,70	8869	2,53
5. Южное шоссе - Обводная дорога	4 2	3100 800	3900	5403	1,39	8168	2,09
6. Южное шоссе - ул. Тополиная	4 2	3100 800	3900	4799	1,23	7324	1,88
7. Борковское шоссе - прод. ул. Юбилейной	2 4	3100 800	3900	2189	0,56	3183	0,82
8. Дзержинского-ул. Юбилейная	2 4	850 2950	3800	5284	1,39	8067	2,12
9. Дзержинского-ул. Ст.Разина	2 4	850 2950	3800	4872	1,28	7433	1,96
10. ул.Тополиная - 70лет Октября	2 2	1600 850	2450	2826	1,15	4327	1,77
11. Автозаводское шоссе-ул. Мичурина	4 2	3200 700	3900	5194	1,33	7934	2,03
12. Автозаводское шоссе - бр 50 лет Октября	4 2	Саморегулируемое кольцо	3500	3909	1,11	5905	1,69

<b>13. Ул. Ленина - бр 50 лет Октября</b>	2 2	1250 1250	2500	3160	1,26	4818	1,93
<b>14.Новозаводская - ул. Ларина</b>	2 1	1500 500	2000	3836	1,91	5678	2,84
<b>15. Комсомольская - ул. К.Маркса</b>	1 2	500 1500	2000	2788	1,39	4355	2,17
<b>16.Комсомольская - ул. Победы</b>	2 2	1600 850	2450	3040	1,24	5190	2,12
<b>17. ул. Мира - ул. К.Маркса</b>	2 2	1500 1000	2500	1348	0,53	2010	0,80
<b>18. ул. Мира - ул. Победы</b>	2 2	1600 900	2500	2035	0,81	3076	1,23
<b>19. ул. Победы-ул. Гагарина</b>	2 2	1500 1000	2500	1202	0,48	1850	0,74
<b>20. ул. Баныкина - ул. Жилина</b>	3 2	2800 500	3300	1987	0,60	3037	0,92
<b>21. ул. Баныкина - ул. Комсомольская</b>	3 2	Саморегули- руемое кольцо	3500	5465	1,56	8569	2,45
<b>22. Дорога на Самару-продолж. ул. Громовой</b>	3 2	-//-	3500	4948	1,41	7247	2,07

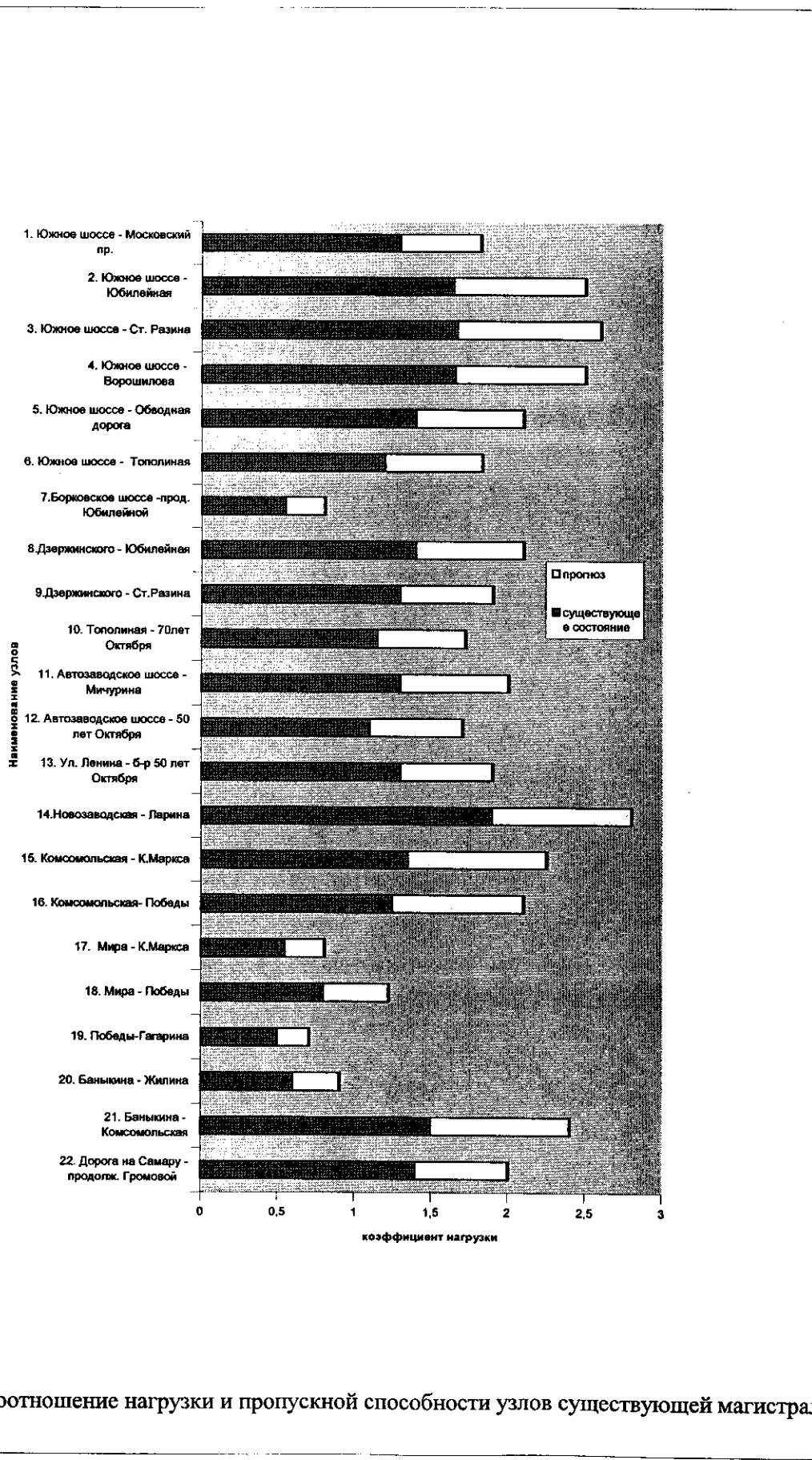


Рис.3.1. Соотношение нагрузки и пропускной способности узлов существующей магистральной сети

Очевидно, что сложившаяся магистральная сеть, не справляющаяся с существующей транспортной нагрузкой, должна подвергнуться ускоренной коренной реконструкции и развитию, ибо прогнозируемая на 2005 год интенсивность движения для 82% узлов превысит существующую пропускную способность уже на 77 - 184%, а принятие соответствующих мер уже в ближайшие два года приведет к полному параличу транспортной системы города.

#### 4. Обоснование программных мероприятий

В целях обеспечения надежных транспортных связей при сообщении между районами города решения приняты, исходя из исследований и прогнозных расчетов. Для этого использовался метод последовательных приближений.

Исследования и расчеты показали, что наиболее перегруженным звеном в общегородских сообщениях является связь между Центральным и Автозаводским районами, представленная Автозаводским и Южным шоссе. Коэффициенты нагрузки транспортными потоками в узлах этого направления уже в настоящее время составляют 1,23-1,70, а на перспективу (2005 г.) увеличатся до 1,88-2,57.

Попытка ограничиться до 2005 г. введением светофорного регулирования движения на существующих узлах Автозаводского и Южного шоссе, где осуществляется саморегулируемое кольцевое движение транспорта с целью повышения их пропускной способности, не увенчалась успехом, так как и в этом случае коэффициенты нагрузки все равно остаются весьма высокими — 1,46-1,74, за исключением пересечения Южного шоссе с Московским проспектом (1,1).

Следующим шагом обеспечения жизнеспособности Южного шоссе могло бы стать строительство развязок движения в разных уровнях во всех его узлах. Однако, такое решение требует невероятных единовременных капиталовложений на сооружение 9 развязок (7 — на Южном шоссе, 2 — на Автозаводском шоссе), и одновременный их ввод в эксплуатацию, ибо задержка в строительстве хотя бы одной развязки сводит на нет все усилия по обеспечению надлежащей пропускной способности Южного шоссе.

Как показали расчеты, потребность в капиталовложениях при таком варианте составит 993,5 млрд. рублей, что в пять раз выше затрат, необходимых для реализации предложенного далее варианта.

Кроме этого, строительство транспортных узлов в разных уровнях связано с сооружением временных объездных дорог, что также потребует дополнительных средств и будет на долгие годы создавать неудобства движению транспорта по Южному шоссе.

Таким образом, возникла необходимость поиска дублирующего направления. Организация такого севернее Южного шоссе с более интенсивным использованием Обводного шоссе, ул. Коммунальной и др. было отвергнуто по следующим соображениям:

— транспортные потоки, направленные в Автозаводский район, в основной своей части все равно приходят в транспортные узлы Южного шоссе, но с поперечных направлений, лишь незначительно снимая нагрузку на эти узлы;

— остаются перегруженными транспортными потоками существующие магистрали Центрального района, выводящие на Автозаводское и Южное шоссе, особенно ул. К. Маркса, Ленина, Мичурина, б-р 50 лет Октября и др.;

— практически не снимаются с магистралей Центрального района потоки транзитного, в том числе грузового транспорта, идущего в направлении Автозаводский — Комсомольский районы и обратно;

— увеличиваются пробеги транспортных средств (на фоне уже существующих перепробегов) на 2,5-5,0 км, что в значительной степени повысит расходы на функционирование транспортной системы города;

— не используется потенциал широтных магистральных улиц южной части Автозаводского района (Ленинский пр., ул. Фрунзе и др.), имеющих огромные резервы пропускной способности.

В связи с изложенным, предлагается вернуться к идее строительства Лесной дороги, заложенной генеральным планом города (ЦНИИП градостроительства — Москва) и рядом транспортных проектов, выполненных в 1976-1986 и 1996 годах.

Трасса Лесной дороги проектируется через лесной массив, расположенный между Центральным и Автозаводским районами города, и примыкает: в Центральном районе — к ул. Банькина, в Автозаводском — к Ленинскому проспекту. Магистраль предназначена только для пропуска легкового и троллейбусного транспорта, принимая на себя до 2000 приведенных единиц транспорта в час в одном направлении.

Предусматривается, что ширина проезжей части составит 14 м (по две полосы движения в каждом направлении с разделительной полосой).

В настоящее время проводится обоснование экологически возможного варианта размещения автодороги.

Понятно, что Лесная дорога меняет картину распределения транспортных потоков, что служит основанием для принятия дальнейших решений.

Важнейшими из них являются создание дублеров улиц Дзержинского в Автозаводском и Новозаводской в Центральном районах.

Улицы Дзержинского на пересечениях с улицами Юбилейной и Степана Разина, равно как и с другими пересечениями, в настоящее время оснащена светофорным регулированием. Пропускная способность этих пересечений не обеспечивает существующей нагрузки (коэффициенты нагрузки 1,28 и 1,39 — табл. 3.1.), а тем более перспективной (коэффициенты 1,96 и 2,12).

Сооружение узлов в разных уровнях на ул. Дзержинского исключается по условиям близко подступающей к проезжей части городской застройки. Предлагается строительство параллельной дублирующей магистрали в коридоре, отстоящем от ул. Дзержинского на расстоянии 80-90 м к северу, расположенном в зоне многоэтажных гаражей и проходящем южнее существующего рынка. Устройство такой дублирующей магистрали возможно на участке от Московского проспекта до ул. Ст. Разина и далее по существующей диагональной трассе с выходом к Южному шоссе в районе примыкания к нему Обводного шоссе и ул. Автостроителей. Предусматривается при этом организация на ул. Дзержинского одностороннего движения по трем расширенным полосам и на дублере — встречного одностороннего движения по трем полосам общей шириной 11,25 м. В результате обеспечивается надлежащая пропускная способность совместно работающей пары магистралей с коэффициентом нагрузки 0,85-0,86.

Ул. Новозаводская в Центральном районе также перегружена потоками различных видов транспорта. Особенно в узле на пересечении с ул. Ларина (коэффициент нагрузки 1,91, на перспективу - 2,84 — табл. 3.1.).

Необходимо ускорить строительство дублирующего направления - ул. Новопромышленной, проходящей параллельно ул. Новозаводской на расстоянии порядка 200 м. Частично эта улица уже сформирована. Принципы организации движения (одностороннее) и габариты проезжей части аналогичны принятым на ул. Дзержинского. После ввода в эксплуатацию ул. Новопромышленной коэффициент нагрузки в узле на пересечении с ул. Ларина понизится до 0,75, что соответствует нормативам.

Существенную роль в разгрузке основных транспортных связей и отводе грузового движения из селитебных зон должны сыграть предложения о строительстве таких новых участков городских дорог, как шоссе, трасса которого проектируется вдоль железнодорожной линии между Центральным и Комсомольским районами, соединяющего ул. У. Громовой (от существующего путепровода) и ул. Ларина с перемычкой, выводящей на ул. Банькина. Эта трасса позволит разгрузить улицы Комсомольскую и Новозаводскую (Новопромышленную) от потоков транспорта, обслуживающих основную промышленную зону Центрального района. Проезжая часть ул. Ларина также подлежит реконструкции.

Отводу и более рациональному распределению грузового автодвижения будет служить также предлагаемое продолжение ул. Коммунальной до Автозаводского шоссе.

Предлагается также развитие сети магистральных улиц в новом Северном микрорайоне Центрального района (продолжение Южного шоссе, ул. Ленина и др.) и микрорайонах западнее Московского пр. в Автозаводском районе (продолжение Ленинского пр., улиц Дзержинского и Свердлова и пр.).

В Программу включено завершение строительства ранее запроектированных дорог в новых жилых микрорайонах города.

Предусматривается оснащение сети магистральных улиц минимальным количеством развязок движения в разных уровнях и только в тех местах, где невозможно до 2005г. обеспечить достаточную пропускную способность. Таких развязок - 5: на примыкании Лесной дороги к Ленинскому пр.и ул. Банькина, на пересечении улиц Комсомольской и Банькина, реконструкция путепровода через железнодорожную линию на ул. У. Громовой и развязка на примыкании продолжения ул. Громовой к дороге Москва-Самара.

Исключение составляет развязка на примыкании Лесной дороги к ул. Банькина, где до 2005 г. можно обойтись устройством саморегулируемого кольца.

На гистограмме (рис. 4.1.) показано, что в результате осуществления намеченных до 2005 г. мероприятий обеспечивается надлежащая пропускная способность всех основных узлов системы магистральных улиц и дорог.

На основании анализа материалов по ДТП планируется строительство внеуличных пешеходных переходов в местах, где годовое количество ДТП, связанных в основном с наездами на пешеходов, превышает 20.

На ряде городских улиц в целях ликвидации хаотичного перехода проезжей части требуется устройство ограждений. Наиболее характерным примером является Ленинский пр. с его широкими центральными и местными проездами, где зафиксировано достаточно высокое количество наездов на пешеходов.

Перечень объектов по реконструкции и развитию сети магистральных улиц и дорог сведен в приложение 1.

## **5. Оценка эффективности социально-экономических и экологических последствий реализации Программы**

Выгоды от реализации проекта проявятся:

- в снижении себестоимости перевозок за счет улучшения дорожных условий;
- в стоимостной оценке времени, сэкономленного на поездки и доставку грузов;

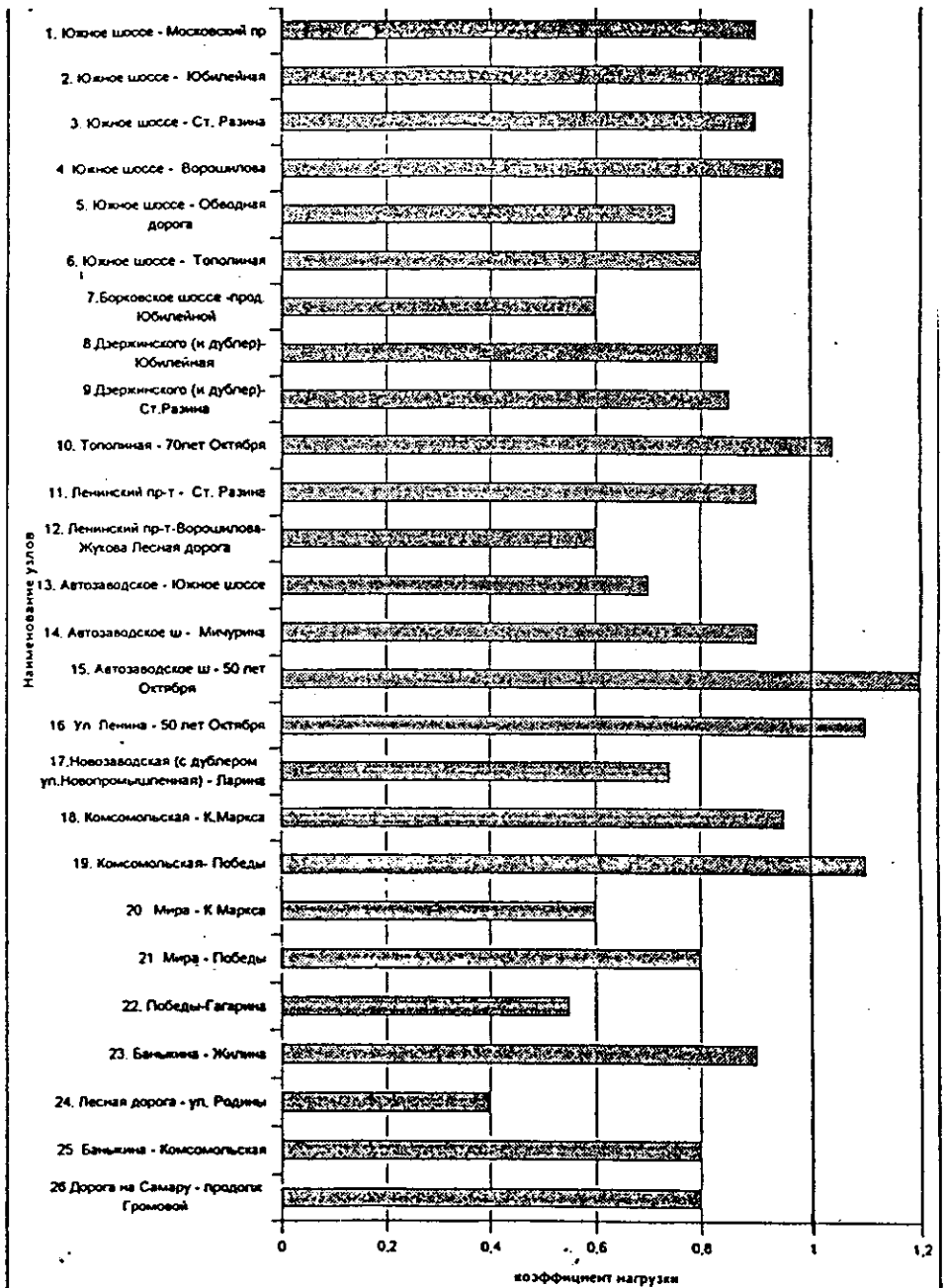


Рис. 4.1. Соотношение нагрузки и пропускной способности узлов проектируемой магистральной сети

• в снижении экономических потерь от дорожно-транспортных происшествий и ущерба от загрязнения окружающей среды.

Вышеперечисленные выгоды поддаются стоимостной оценке и могут быть непосредственно определены.

Другие виды полезных результатов от совершенствования дорожной инфраструктуры являются непрямыми и прямому учету не подлежат.

Внетранспортный эффект, получаемый от них, может быть определен опосредованно через прирост валового национального продукта (ВНП), создаваемого на территории, и также должен быть принят во внимание. Это касается прежде всего стимулирования общего развития хозяйственного комплекса, повышения экономического рейтинга территории для привлечения инвестиций и увеличения доходов бюджета, улучшения доступности мест приложения труда, селитебных территорий и зон удовлетворения социально-бытовых потребностей населения.

И те, и другие результаты имеют высокий *социальный* эффект, поэтому финансирование за счет государственных и муниципальных ассигнований является обоснованным.

### **Результаты подсчета прямых транспортных выгод.**

1. Себестоимость перевозок непосредственно зависит от условий движения и потребления топлива на километр пробега.

Наибольшие экономические выгоды от сокращения эксплуатационных расходов транспорта достигаются при условии строительства Лесной дороги с двумя развязками и неполном оснащении развязками Южного шоссе. Они составят за 10 лет — 953 млрд. рублей.

2. Основой для экономической оценки потерь времени, затрачиваемого водителями и пассажирами при поездках на легковых автомобилях и пассажирами при поездках на автобусах и троллейбусах, является средняя почасовая оплата труда населения территории (10 тыс. руб./час.), а для оценки потерь времени водителей грузовых автомобилей, троллейбусов и автобусов — заработная плата водителей и накладные расходы предприятия (при этом исходят из того, что все сэкономленное время может быть производительно использовано для предприятия) (26 тыс. руб./час.).

Наибольшие экономические выгоды от сокращения затрат времени транспортом достигаются при условии строительства Лесной дороги с двумя развязками и неполном оснащении развязками Южного шоссе. Они составляют за 10 лет — 3350 млрд. рублей.

3. В основу расчетов снижения экономических потерь от дорожно-транспортных происшествий положено средневзвешенное значение потерь от ДТП, данные об интенсивности движения, среднее расстояние пробега для различных вариантов развития транспортной ситуации на начало и конец периода. По расчетам, экономические выгоды от снижения потерь от ДТП без строительства Лесной дороги (при условии оснащения развязками всех пересечений Южного шоссе) за 10-летний период несколько выше, чем в случае строительства Лесной дороги с развязками (48,6 и 43,1 млрд. рублей соответственно).

4. Для оценки влияния транспорта на загрязнение окружающей среды расчетным путем установлены масштабы вероятного влияния развития улично-дорожной сети города на окружающую среду по основным загрязняющим нормативным ингредиентам: оксиду углерода, суммарным углеводородам и окислам азота.

Оценка выполнена путем сравнительного анализа существующего положения, предполагаемых проектных решений вероятного изменения ситуации при росте интенсивности движения на 10-летнюю перспективу.

Наибольшие экономические выгоды от снижения автотранспортных выбросов достигаются при условии строительства Лесной дороги с развязками и неполном оснащении развязками Южного шоссе. За 10-летний период они достигают 1,35 млрд. руб.

Расчеты суммарных экономических выгод показывают, что наибольшая их величина достигается при условии строительства Лесной дороги, а конкретно — при строительстве Лесной дороги с развязками и неполном оснащении развязками Южного шоссе ( табл. 5.1. ).

Данный вариант за счет значительного улучшения условий движения позволяет снизить затраты времени пользователей дорог, уменьшить эксплуатационные расходы транспорта, сократить ущербы от ДТП и от загрязнения атмосферы автотранспортными выбросами. Незначительная экономия от уменьшения загрязнения атмосферы объясняется низкими нормативами платы за выбросы вредных веществ. При этом среднегодовое значение экономической выгоды составляет 434,75 млрд. руб. Среднегодовое значение экономических выгод без строительства Лесной дороги составляет 241,77 млрд. руб.

Для оценки эффективности вариантов развития улично-дорожной сети города сопоставлялись издержки по проектам (капиталовложения и расходы на содержание и ремонты дорог и развязок, которые рассчитывались на основе нормативов расходов на содержание и ремонт дорог) с полученными экономическими выгодами. Для правильной оценки и обеспечения сравнимости результатов все вычисления производились в расчетных ценах, очищенных от общей инфляции; капиталовложения на строительство и реконструкцию магистралей были отнесены на первый год расчетного периода, а норма дисконта принята равной 12% годовых.

По результатам расчетов вариант, предусматривающий строительство Лесной дороги без проведения реконструкции Южного шоссе, имеет самые высокие значения чистого дисконтированного дохода (ЧДД) — 1868,6 млрд. руб., который рассматривается как главный критерий при оценке и выборе проекта финансирования. Срок окупаемости — 1,3 года — в 6,5 раз меньше срока окупаемости варианта оснащения развязками всех пересечений Южного шоссе без строительства Лесной дороги. Высокая эффективность данного варианта связана с тем, что для его реализации потребуются наименьшие объемы инвестиций.

В табл. 5.2. представлены полученные прогнозные значения народнохозяйственных потерь и экономических выгод за 10-летний период для различных вариантов развития.

В соответствии со значением показателя ЧДД распределились остальные показатели экономической эффективности: сроки окупаемости, индексы доходности, внутренняя норма доходности.

Из расчетов следует приоритетность варианта строительства Лесной дороги для улучшения магистрально-дорожной сети города.

В соответствии с принятым вариантом строительства Лесной дороги и предлагаемыми мероприятиями по реконструкции и развитию магистралей города общие затраты на их реализацию до 2005 г., с учетом деноминации, составят 549,049 млн. руб. (без учета ежегодных вложений на капитальный и текущий ремонты и содержание улично-дорожной сети), в том числе : на магистрали и другие транспортные объекты общегородского характера — 372,8 млн. руб.; на магистрали, непосредственно связанные с площадками жилищного строительства, — 176,249 млн. руб.

Таблица 5.1

**Народнохозяйственные потери и экономические выгоды  
от реализации различных вариантов развития  
улично-дорожной сети города за 10-летний период, млрд. руб.**

Показатели	Базовый вариант (без строительства и реконструкции)	Оснащение развязками всех пересечений Южного шоссе без строительства Лесной дороги	Строительство Лесной дороги без проведения реконструкции Южного шоссе	Неполное оснащение развязками Южного шоссе и строительство Лесной дороги	Неполное оснащение развязками Южного шоссе и строительство Лесной дороги с двумя развязками	Строительство Лесной дороги с двумя развязками без проведения реконструкции Южного шоссе
<b>1. Народнохозяйственные потери, всего</b>	<b>9103.3</b>	<b>6721.6</b>	<b>5357.5</b>	<b>5018.0</b>	<b>4791.8</b>	<b>5121.5</b>
в том числе:						
1.1. Транспортные расходы	3536.0	2893.0	2846.0	2694.0	2583.0	2735.0
1.2. Стоимостная оценка времени	5459.0	3770.0	2427.0	2249.0	2145.0	2313.0
1.3. Потери от ДТП	105.5	56.9	82.5	73.2	62.4	71.7
1.4. Ущербы от автотранспортного загрязнения атмосферы	2.8	1.7	2.0	1.8	1.4	1.8
<b>2. Экономические выгоды, всего</b>	<b>—</b>	<b>2417.7</b>	<b>3782.0</b>	<b>4121.3</b>	<b>4347.5</b>	<b>4017.8</b>
в том числе:						
2.1. От сокращения транспортных расходов	—	643.0	690.0	842.0	953.0	801.0
2.2. От экономии затрат времени	—	1725.0	3068.0	3246.0	3350.0	3182.0
2.3. От сокращения потерь от ДТП	—	48.6	23.1	32.4	43.1	33.8
2.4. От уменьшения загрязнения атмосферы	—	1.1	0.9	0.9	1.4	1.0

Таблица 5.2.

**Показатели экономической эффективности реализации различных вариантов развития улично-дорожной сети.**

Показатели	Оснащение развязками всех пересечений Южного шоссе без строительства Лесной дороги	Строительство Лесной дороги без проведения реконструкции и Южного шоссе	Неполное оснащение развязками Южного шоссе и строительство Лесной дороги	Неполное оснащение развязками Южного шоссе и строительство Лесной дороги с двумя развязками	Строительство Лесной дороги с двумя развязками без проведения реконструкции Южного шоссе
1. Чистые экономические выгоды за 10 лет, млрд. руб. — без учета фактора времени;	2200,9	3591,9	3869,4	3802,7	3798,6
— с учетом фактора времени.	1191,5	1935,6	2090,9	1968,0	2051,6
2. Чистый дисконтированный доход, млрд. руб.	198,0	1868,6	1543,4	1254,0	1818,1
3. Индекс доходности за 20-летний период.	1,2	28,9	3,8	2,8	8,9
4. Период окупаемости капитальных вложений, лет.	8,5	1,3	3,2	4,1	2,1
5. Внутренняя норма доходности, %	16,0	372,0	59,0	36,0	119,0

Указанные суммы включают в себя затраты на разработку проектной документации (5% от величины капиталовложений).

Распределение затрат по годам на период 1998-2005 г.г. в пообъектном разрезе учитывало следующее:

- сроки разработки проектной документации - не более одного года;
- сроки строительства в зависимости от сложности объекта и размеров капиталовложений - от 1 до 3-х лет.

Если рассматривать общегородские объекты, то с 1999 г. по 2001 г. годовые затраты будут находиться в пределах 52,1-81,8 млн. руб., а с 2002 по 2004 г. — 48,1-61,7 млн. руб. В 2005 г. необходимые затраты понижены до 15,9 млн. руб. Гипотетически они будут больше с учетом потребности в дальнейшем развитии магистралей за пределами 2005 г.

Что касается магистралей, проектируемых непосредственно на новых площадках жилищного строительства, то затраты на эти объекты отнесены на более отдаленный период, учитывая наблюдающееся замедление в темпах жилищного строительства.

## 6. Ресурсное обеспечение Программы

Ресурсное обеспечение программы включает в себя финансово-экономическое и информационно-методическое обеспечение. Перечень мероприятий приведен в Приложении 2 к Программе реконструкции и развития магистральной улично-дорожной сети г.Тольятти.

Основная часть финансового обеспечения строительства и реконструкции улично-дорожной сети предусматривается за счет городского бюджета. Суммы финансирования определяются ежегодно при формировании бюджета на соответствующий финансовый год.

В то же время будут рассмотрены варианты привлечения внебюджетных источников (частных инвестиций, средств дорожного фонда), а также средств областного бюджета.

Потребность в централизованных капиталовложениях на реконструкцию и развитие магистралей после ввода в эксплуатацию Лесной дороги может быть значительно снижена за счет введения на ней платного проезда.

Все транспортно-планировочные основания для этого имеются. Это — сокращение времени на проезд между Центральным и Автозаводским районами, улучшение условий проезда и наличие альтернативной бесплатной связи по существующему Южному шоссе.

## 7. Организация реализации программы и контроль за ходом ее выполнения

Руководителем программы является директор департамента по строительству, архитектуре и энергетике мэрии.

Подрядные работы по строительству дорог выполняются на конкурсной основе согласно действующим городским нормативным актам.

Координация мероприятий с другими программами и контроль за ходом ее выполнения осуществляется программно-аналитическим управлением мэрии.

Председатель  
городской Думы



А.Н.Дроботов

Приложение 1 к Программе  
реконструкции и развития  
магистральной улично-дорожной  
сети г.Тольятти

**ПЕРЕЧЕНЬ ОБЪЕКТОВ**  
по реконструкции и развитию сети магистральных улиц  
и дорог г.Тольятти до 2005 года

№№ п/п	Наименование объектов строительства	Общая стоимость объекта, в том числе проектирование, млн. руб.	Распределение стоимости по годам							
			1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
	<b>ОБЩЕГОРОДСКИЕ ОБЪЕКТЫ</b>	<u>357,4</u> 15,6	<u>1,5</u> 1,5	<u>46,2</u> 4,8	<u>53,8</u> 3,8	<u>77,8</u> 1,1	<u>61,7</u> 3,3	<u>52,4</u> 0,8	<u>48,1</u> 0,3	<u>15,9</u> —
1.	Дублер ул.Дзержинского	31,4		8,4	10,0	13,0				
2.	ул. Новопромышленная	<u>39,5</u> 1,9			П-1,9*	3,0	20,0	14,6		
3.	ул.Ларина (от ул.Новозаводской до дороги на Узюково)	<u>23,1</u> 1,1				П-1,1	9,0	13,0		
4.	Новая дорога вдоль железнодорожной линии (от путепровода на ул.Громовой до ул.Ларина)	<u>27,3</u> 1,3					П-1,3	14,0	12,0	
5.	Новая дорога севернее ул.Громовой (от ул.Матросова до новой дороги вдоль железнодорожной линии)	<u>6,2</u> 0,3							П-0,3	5,9
6.	ул.Банькина — строительство второй проезжей части (от ул.Голосова до ул.Родины)	<u>19,9</u> 1,0		П-1,0	4,0	6,0	8,9			

7.	Развязка в разных уровнях в узле пересечения ул.Банькина и ул.Комсомольской	<u>41,0</u> 2,0					П-2,0	10,0	29,0	
8.	Развязка в разных уровнях в узле пересечения ул.Громовой и шоссе Москва-Самара	<u>39,4</u> 1,9			П-1,9	17,0	20,5			
9.	Реконструкция развязки в разных уровнях в узле пересечения ул.Громовой и ж.д.линии	<u>17,6</u> 0,8						П-0,8	6,8	10,0
10.	Лесная дорога, итого	<u>112,0**</u> 5,3	П-1,5	<u>36,8</u> 3,8	36,0	37,7				
	в том числе:									
10.1.	развязка в разных уровнях в узле пересечения Лесной дороги с ул.40 лет Победы и Ворошилова	39,7								
11.	<b>Внеуличные пешеходные переходы, всего</b>	<b>13,9</b>		<b>5,2</b>	<b>5,0</b>	<b>3,7</b>				
	в том числе:									
11.1.	у к/т "Ставрополь" (окончание строительства)	1,5		1,5						
11.2.	у ООТ "Рынок" на ул.Юбилейной	5,0			5,0					
11.3.	у "Дома Природы"	3,7				3,7				
11.4.	через трасу Москва-Самара (М5) в районе пос.Железнодорожный	3,7		3,7						
12.	<b>Пешеходные ограждения и островки безопасности, всего</b>	<b>1,5</b>		<b>0,7</b>	<b>0,5</b>	<b>0,3</b>				
	в том числе:									
12.1.	ограждение по ул. Свердлова (от Московского пр. до ул.Ворошилова)	0,4		0,4						
12.2.	ограждение по ул.Юбилейной (от ул. Дзержинского до Ленинского пр.)	0,2		0,2						

12.3.	ограждение ул.Комсомольской	0,5			0,5					
12.4.	ограждение по ул.Матросова и Громовой	0,3				0,3				
12.5.	островки безопасности на Южном шоссе у 19, 20 кв. и ООТ "ТПАТП"	0,1		0,1						
	<b>МАГИСТРАЛИ В РАЙОНАХ</b>	<u>176,249</u> 3,7	<b>14,649</b>	<b>47,8</b>	<b>42,0</b>	<u>8,0</u> 0,2	<u>12,4</u> 0,4	<u>15,0</u> 0,5	<u>15,0</u> 1,0	<u>21,4</u> 1,6
13.	<b>Автозаводский район, всего</b>	<u>128,449</u> 1,6	13,049	46,5	38,2	<u>5,0</u> 0,2	<u>5,0</u> 0,2	<u>5,0</u> 0,2	<u>5,0</u> 0,2	<u>10,7</u> 0,8
13.1.	завершение строительства магистралей:									
	13.1.1. дублер Южного шоссе (Н-2)	28,1	1,0	14,1	13					
	13.1.2. ул.Офицерская (Н-6)	19,7		10,2	9,5					
	13.1.3. ул.Автостроителей (Н-19)	1,5		1,5						
	13.1.4. ул. 40-летия Победы (Н-21)	31,24	0,54	15,0	15,7					
	13.1.5. ул.Тополиная (Н-25)	1,461	1,461							
	13.1.6. ул. Яшина (Н-27)	6,942	1,242	5,7						
	13.1.7. ул. 70-летия Октября (Н-30)	7,971	7,971							
	13.1.8. автомагистраль по ул.Коммунальной с транспортной развязкой	0,835	0,835							

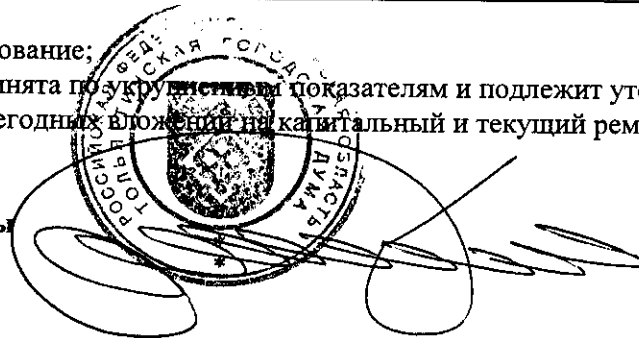
13.2.	Автомагистрали в новых микро-районах западнее Московского п-та	<u>30,7</u> 1,6				<u>5,0</u> 0,2	<u>5,0</u> 0,2	<u>5,0</u> 0,2	<u>5,0</u> 0,2	<u>10,7</u> 0,8
14.	<b>Центральный район, всего</b>	<u>44,7</u> 2,1		0,8	2,8	3,0	<u>7,4</u> 0,2	<u>10,0</u> 0,3	<u>10,0</u> 0,8	<u>10,7</u> 0,8
14.1.	Реконструкция ул.Мира в зоне перекрестков (расширение проезжей части для правых поворотов)	0,6		0,3	0,3					
14.2.	Строительство дополнительной полосы движения и аварийного съезда в зоне отдыха у п/л "Радуга"	1,5			0,5	1,0				
14.3.	Расширение Санчелеевского шоссе в районе переезда через железную дорогу	0,5		0,5						
14.4.	Продолжение ул.Л.Толстого до Автозаводского шоссе	4,0			2,0	2,0				
14.5.	Продолжение Южного шоссе до ул.Ленина	<u>17,4</u> 0,5					<u>7,4</u> 0,2	<u>10,0</u> 0,3		
14.6.	Прочие магистрали, связанные со строительством Северного микрорайона	<u>20,7</u> 1,6							<u>10,0</u> 0,8	<u>10,7</u> 0,8
15.	<b>Комсомольский район, всего в том числе:</b>	3,1	1,6	0,5	1,0					
15.1.	Расширение ул.Громовой от путепровода до автодороги Москва-Самара (М5)	1,5		0,5	1,0					
15.2.	Перекидной мост на ст. Жигулевское море	1,6	1,6							
	<b>ИТОГО ПО ПРОГРАММЕ</b>	<u>549,049***</u> 19,3	<u>16,149</u> 1,5	<u>99,9</u> 4,8	<u>101,3</u> 3,8	<u>89,8</u> 1,3	<u>74,1</u> 3,7	<u>67,4</u> 1,3	<u>63,1</u> 1,3	<u>37,3</u> 1,6

Примечание:

\*/ П — проектирование;

\*\*/стоимость принята по укрупненным показателям и подлежит уточнению в ходе проектирования;

\*\*\*/без учета ежегодных вложений на капитальный и текущий ремонт и содержание улично-дорожной сети.

Председатель  
городской Думы

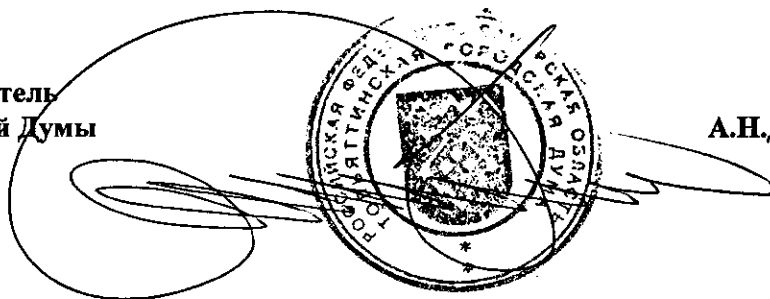
А.Н.Дроботов

Приложение № 2 к Программе  
реконструкции и развития  
магистральной улично-дорожной  
сети г.Тольятти

## РЕСУРСНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРОГРАММЫ

№ п/п	Наименование мероприятия	Исполнитель	Срок	Примечания
1.	Обеспечение финансирования мероприятий Программы в объеме, предусмотренном бюджетом города на соответствующий год	Финансовое управление	1998 - 2005г.г.	
2.	Разработка предложений по привлечению средств внебюджетных источников	Департамент экономики и финансов	1998 — 2000 г.г.	
3.	Создание единой автоматизированной базы данных "Улично-дорожная сеть города"	ТЭМУ «Пассажиртранс»	1998 — 1999 г.г.	В составе ГИС
4.	Овладение методикой непрерывного проектирования интенсивности движения транспорта	ТЭМУ «Пассажиртранс»	1998 г.	

Председатель  
городской Думы



А.Н.Дроботов