БЛАГОВЕЩЕНСКАЯ ГОРОДСКАЯ ДУМА

Амурской области
(седьмой созыв)

РЕШЕНИЕ

24.11.2022 № 49/132

г. Благовещенск

Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования города Благовещенска до 2034 года

Рассмотрев внесенный мэром города Благовещенска проект решения Благовещенской городской Думы «Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования города Благовещенска до 2034 года», в соответствии со статьями 8, 26 Градостроительного кодекса Российской Федерации, статьей 17 Федерального закона от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», на основании статьи 20 Устава муниципального образования города Благовещенска, учитывая заключение комитета Благовещенской городской Думы по вопросам экономики, собственности и жилищно-коммунального хозяйства, Благовещенская городская Дума

решила:

1. Утвердить прилагаемую Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования города Благовещенска до 2034 года.

2. Администрации города Благовещенска обеспечить размещение настоящего решения в государственных информационных системах обеспечения градостроительной деятельности и в Федеральной государственной информационной системе территориального планирования.

3. Настоящее решение вступает в силу после дня его официального опубликования в газете «Благовещенск» (без приложений), полный текст решения (с приложениями) подлежит размещению в официальном сетевом издании www.admblag.ru, на официальных сайтах Благовещенской городской Думы и администрации города Благовещенска в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

4. Контроль за исполнением настоящего решения возложить на комитет Благовещенской городской Думы по вопросам экономики, собственности и жилищно-коммунального хозяйства.

Мэр города Благовещенска О.Г. Имамеев

Приложение
к решению Благовещенской
городской Думы
от 24.11.2022 № 49/132

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования города Благовещенска до 2034 года

Паспорт
Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования города Благовещенска до 2034 года

Наименование Программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования города Благовещенска до 2034 года (далее – ПКРТИ)
Основание для разработки Программы	Статья 26 Градостроительного кодекса Российской Федерации; Статья 17 Федерального закона от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; Муниципальная программа «Развитие градостроительной деятельности и управление земельными ресурсами на территории муниципального образования города Благовещенска», утверждённая постановлением администрации города Благовещенска от 07.10.2014 № 4136.
Наименование заказчика Программы, его местонахождение	Администрация города Благовещенска Юридический/почтовый адрес: 675000, г. Благовещенск, Амурская область, ул. Ленина, 133, тел. +7 (4162) 595-687, факс +7 (4162) 595-681
Наименование разработчика Программы, его местонахождение	Общество с ограниченной ответственностью «Джи Динамика» Юридический/почтовый адрес: 197046, г. Санкт-Петербург, ул. Большая Посадская, д.12, лит. А, пом. 67-Н, тел. +7 (812) 242-51-51
Цели и задачи Программы	Цели: Устойчивое развитие транспортной инфраструктуры на основании прогнозных решений Генерального плана города Благовещенска на расчётный срок до 2034 года. Разработка перечня мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, включая те, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, планом и программой комплексного социально-экономического

	развития муниципального образования города Благовещенска, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта, договорами о комплексном освоении территорий. Задачи: Безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности, на территории муниципального образования. Доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования муниципального образования. Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом. Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью муниципального образования. Обеспечение условий для управления транспортным спросом. Создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности. Создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам. Обеспечение условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения. Обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры.
Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры	Индикаторами, характеризующими успешность реализации ПКРТИ, станут: увеличение протяженности улично-дорожной сети городского округа с 405,82 км до 417,37 км к 2024 г., до 516,61 км к 2034 г.; рост уровня автомобилизации с 305 авт./1000 чел. до 500 авт./1000 человек; снижение доли дорог, работающих в режиме перегрузки с 20,5 км до 8,3 км;

	увеличение средней скорости движения по улично-дорожной сети города Благовещенска с 19 км/ч до 22 км/ч; снижение среднего уровня загрузки дорог движением с 49 % до 44 %; снижение мест концентрации дорожно-транспортных происшествий на 50 %; снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий до 2 чел. на 1000 жителей; снижение числа дорожно-транспортных происшествий за год до 2900 к 2034 г.
Сроки и этапы реализации Программы	ПКРТИ разрабатывается на расчётный срок реализации Генерального плана города Благовещенска (далее – Генеральный план), утвержденного решением Благовещенской городской Думы от 26.07.2007 № 30/75 (в редакции от 26.03.2015 № 8/92), – до 2034 г. (включительно), с разбивкой на периоды реализации: 1 период – на первые 5 лет с разбивкой по годам; 2 период – до 2034 г. без разбивки по годам.
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	Перечень мероприятий: мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта; мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов; мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства; мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения; мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб; мероприятия по развитию сети дорог городского округа; комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков; мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем; мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения; мероприятия по мониторингу и контролю

	за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности.
Объемы и источники финансирования Программы	Финансирование входящих в ПКРТИ мероприятий осуществляется за счет средств федерального, областного и городского бюджетов, а также внебюджетных источников. Планируемая итоговая (ориентировочная предполагаемая) стоимость затрат на реализацию мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры города Благовещенска составит: 175 348,54 млн. руб., в том числе: средства федерального бюджета – 33 592,31 млн. руб.; средства регионального бюджета – 132 680,82 млн. руб.; средства местного бюджета – 5 350,20 млн. руб.; внебюджетные средства – 3 725,21 млн. руб. Планируемые (ориентировочные предполагаемые) затраты по периодам реализации мероприятий составят: На 2022 год –16 846,07млн. руб., в том числе: средства федерального бюджета – 10 233,88 млн. руб.; средства регионального бюджета – 3 533,35 млн. руб.; средства местного бюджета – 77,83 млн. руб.; внебюджетные средства – 3 001,01 млн. руб. На 2023 год –18 641,1млн. руб., в том числе: средства федерального бюджета – 2 694,57 млн. руб.; средства регионального бюджета – 15 252,77 млн. руб.; средства местного бюджета – 622,31 млн. руб.; внебюджетные средства – 71,45 млн. руб. На 2024 год –32 278,33млн. руб., в том числе: средства федерального бюджета – 2 909,37 млн. руб.; средства регионального бюджета – 28 128,41 млн. руб.; средства местного бюджета – 1 158,43 млн. руб.; внебюджетные средства – 82,12 млн. руб. На период 2025 – 2034 годы –107 583,04 млн. руб.,

	в том числе: средства федерального бюджета – 17 754,49 млн. руб.; средства регионального бюджета – 85 766,29 млн. руб.; средства местного бюджета – 3 491,63 млн. руб.; внебюджетные средства – 570,63 млн. руб.

ВВЕДЕНИЕ

Одним из основополагающих условий развития муниципального образования города Благовещенска (далее – город Благовещенск) является комплексное развитие транспортной инфраструктуры.

Разработка ПКРТИ осуществляется в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов». ПКРТИ направлена на обеспечение надежного и устойчивого обслуживания потребителей услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры.

Основными целями ПКРТИ являются:

безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее – субъекты экономической деятельности), на территории города Благовещенска;

доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования города Благовещенска;

развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированной с градостроительной деятельностью в городе Благовещенске;

условия для управления транспортным спросом;

создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;

создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;

условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

Бюджетные средства, направляемые на реализацию ПКРТИ, должны быть предназначены для реализации проектов модернизации объектов транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства, связанных с ремонтом, реконструкцией существующих объектов, а также со строительством новых объектов.

Реализация ПКРТИ должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры города в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Мероприятия, предусмотренные данной ПКРТИ, разработаны, в том числе с учетом прогноза транспортного спроса, выполненного на основании Генерального плана (Приложение № 1 к ПКРТИ).

1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

1.1. Анализ положения Амурской области в структуре пространственной организации Российской Федерации

Амурская область – субъект Российской Федерации, входит в состав Дальневосточного федерального округа (рис. 1-1). Располагается область на юго-востоке Российской Федерации в азиатской ее части, между Становым хребтом на севере и рекой Амур на юге. Граничит с Китайской Народной Республикой, Хабаровским краем, Республикой Саха (Якутия), Забайкальским краем, Еврейской автономной областью. Это один из крупных субъектов Российской Федерации, занимающий пограничное положение на большом протяжении с Китайской Народной Республикой. Протяженность границы составляет почти 250 километров.



Рисунок 1-1. Амурская область на карте Российской Федерации

В соответствии с Уставом (основным законом) Амурской области административным центром Амурской области является город Благовещенск. Площадь субъекта, по данным Схемы территориального планирования Амурской области – 361°060 кв. км. Численность населения по данным Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Амурской области по состоянию на 01.01.2019 г. составляет 793 194 человека, из них 535 575 человек – городское население, 257 619 человек – сельское население. Среднегодовая численность населения за 2018 год составила 795 809 человек.

Область уникальна по своим природным богатствам: здесь находятся большие залежи разнообразных полезных ископаемых, по ее территории протекают крупные многоводные реки, она обладает большими запасами древесины и охотничье-промысловыми животными, бескрайними полями с плодородными почвами.

Область лежит в умеренном географическом поясе, между 49 и 57 градусами северной широты. Самая северная ее точка находится на реке Хани (приток реки Олекмы), южная – на реке Амур, западная – на границе с Забайкальем, восточная – в хребте Ям-Алинь. Амурская область расположена в умеренном тепловом поясе. Климат континентальный с муссонными чертами. Средняя температура воздуха колеблется с юга на север от +20,7 до +17,6 градуса в июле и от -27,6 до -32,8 градуса в январе. Зима сухая и малоснежная. Примерно 90 % влаги приходится на теплое время года. Общая протяженность рек Амурской области превышает 77 тыс. км. К наиболее крупным рекам, длина которых превышает 500 км, относятся: Амур, Зея, Селемджа, Гилюй, Бурея, Олекма, Нюкжа. Амурская область относится к числу малонаселенных территорий Российской Федерации.

Размещение населения неравномерное. Наиболее густо заселена южная часть области. Средняя плотность населения области – 2,2 человека на 1 кв. километр. Основная масса населения – русские, украинцы, белорусы. В северных районах области в нескольких селениях проживают эвенки. На 1 января 2019 года в состав Амурской области входили 9 городских округов и 20 муниципальных районов. В их составе учтены населенные пункты: 8 городов областного подчинения, 2 города районного подчинения, 15 поселков городского типа, 242 сельских поселения, 601 сельский населенный пункт.

Структурное положение и сложное многоэтапное геологическое развитие территории Приамурья обусловили уникальность её минерагении. Здесь известны месторождения и проявления россыпного и рудного золота, серебра, титана, молибдена, вольфрама, меди, олова, полиметаллов, сурьмы, бурого и каменного угля, цеолитов, каолина, цементного сырья, апатита, графита, талька, полудрагоценных, поделочных, облицовочных камней и других полезных ископаемых.

В настоящее время структура промышленного производства имеет энергетически-сырьевую направленность. Основной удельный вес занимают энергетика и золотодобыча.

Приграничное положение, наличие значительного ресурсного потенциала, открывают для области большие возможности. Основные направления социально-экономического развития Амурской области сформированы в Комплексном плане социально-экономического развития Амурской области до 2025 года, утвержденном распоряжением Правительства Амурской области от 31.01.2018 № 12-р. Согласно комплексному плану выделены шесть центров экономического развития: газопереработки, добычи полезных ископаемых, агропромышленного, энергетического, туристско-рекреационного и космического, в рамках которых планируется реализация мероприятий капитального строительства, капитального ремонта, модернизации социальной, транспортной и жилищно-коммунальной инфраструктуры.

Основой центров экономического развития станут крупные инвестиционные проекты:

строительство магистрального газопровода «Сила Сибири», газоперерабатывающего завода, газохимического комплекса с созданием в городе

Свободный современной социальной сферы и дополнительных жилых комплексов, завода по производству метанола, нефтеперерабатывающего завода;

развитие золотодобычи в Селемджинском районе, освоение Бамского золоторудного месторождения, развитие добычи угля разрез Ерковецкий, освоение месторождения медно-никелевых руд «Кун-Манье», Дармаканского месторождения кварцевых песков, строительство автоклавного гидрометаллургического комплекса на Покровском месторождении;

строительство и модернизация предприятий агропромышленного комплекса;

строительство Нижне-Бурейской гидроэлектростанции;

формирование туристско-рекреационного кластера «АМУР», включающего туристско-развлекательную зону «Золотая миля», трансграничной канатно-подвесной дороги через р. Амур в районе городов Благовещенск – Хэйхэ Китайской Народной Республики (далее – КНР);

строительство космодрома «Восточный» с современным городом Циолковский.

Названные направления будут сопровождаться реализацией приоритетов и задач в рамках национальных проектов определенных в Указе Президента Российской Федерации от 07.05.2018 № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» и Указах Президента Российской Федерации от 07.05.2012 № 596–601, 606.

За период до 2025 года в области ожидается создание свыше 20 тысяч новых высокопроизводительных рабочих мест, доля обрабатывающего сегмента экономики увеличится с 3 до 30 процентов. За период с 2017 по 2025 годы прирост налоговых поступлений в бюджет области составит свыше 60 млрд. рублей тем самым значительно расширятся возможности решения социальных задач.

1.2. Анализ положения городского округа город Благовещенск в структуре пространственной организации Амурской области

Городской округ город Благовещенск расположен в юго-восточной части Амурской области (рис. 1-2).



Рисунок 1-2. Городской округ Благовещенск на карте Амурской области

Городской округ Благовещенск расположен в умеренном географическом поясе, преобладает муссонный климат. Средняя температура января: – 30,2°С, средняя температура июля: +20,8°С. Город Благовещенск расположен на левом берегу р. Амур при впадении в нее р. Зея. В долине рек Амур и Зея по территории города протекают реки Бурхановка и Чигири. Площадь зеленых насаждений в пределах современной городской черты составляет 11 783 га, что соответствует 36,7 % общей площади города.

Территория города низменна, местами заболоченная, историческая часть подвержена паводкам, вероятность которых значительно снижена после создания системы берегоукреплений.

Территория городского округа непосредственно примыкает к российско-китайской границе (рис. 1-3). С российской стороны её окружает Благовещенский муниципальный округ Амурской области (Новотроицкий и Чигиринский сельсоветы с запада, Усть-Ивановский, Волковский, Гродековский сельсоветы с востока) и Ивановский муниципальный округ (Берёзовский и Черемховский сельсоветы). С китайской стороны расположен город Хэйхэ (провинция Хэйлунцзян), являющийся городом-побратимом Благовещенска. Вместе города образуют уникальную трансграничную агломерацию с численностью около 600 тыс. человек.

В состав городского округа входят семь населённых пунктов: город Благовещенск, село Белогорье, посёлок Мухинка, станция Белогорье, станция Призейская, село Плодопитомник, село Садовое. В состав городского округа также входит территория, занимаемая международным аэропортом «Игнатьево», а в 2013 году в состав городского округа была включена территория восточнее аэропорта. Большая часть этих населенных пунктов и территорий значительно удалены от центральной части города Благовещенска. Площадь территории городского округа Благовещенск по данным Генерального плана составляет 35309,2 га.



Рисунок 1-3. Схема границ городского округа Благовещенска по материалам Генерального плана

Благовещенск – один из наиболее развитых приграничных городов на территории Дальнего Востока, он имеет сложившуюся транспортную инфраструктуру: железнодорожное, воздушное, речное, автомобильное сообщения. Таможенный переход в городе Благовещенске является транзитным центром для туристов, а также центром импорта и экспорта товаров.

1.3. Социально-экономическая характеристика городского округа, характеристика градостроительной деятельности на территории городского округа, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

Город Благовещенск был основан в 1856 году как Усть-Зейский военный пост, позже преобразованный в станицу Усть-Зейскую. В 1858 году императорским указом был учрежден город Благовещенск. Город стал форпостом России на берегах Амура, защищая дальневосточные рубежи страны. С тех пор в регионе началось бурное развитие промышленности и сельского хозяйства. К концу XIX века город стал крупным речным портом и торгово-промышленным центром. В 1913 году в городе появилось регулярное железнодорожное сообщение. К 1958 году население города превысило 100 000 человек. Городской округ Благовещенск образован Законом Амурской области от 14.03.2005 № 447-ОЗ.

Население городского округа по данным Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Амурской области по состоянию на 01.01.2019 г. составляет 231,071 тыс. человек, в т.ч. городское население (города Благовещенск) 225,810 тыс. человек и сельское население 5261 тыс. человек.

Численность населения по населенным пунктам, входящим в состав городского округа город Благовещенск, на 01.01.2019 г. по данным Территориального органа Федеральной службы государственной статистики приведена ниже в таблице 1.3.1.

Таблица 1.3.1. Численность населения на 01.01.2019 г. по населенным пунктам, входящим в состав городского округа город Благовещенск

Населенный пункт	Численность населения, чел. на 01.01.2019 г.
Городской округ г. Благовещенск	231 071
Городское население	225 810
Сельское население	5 261
г. Благовещенск	225 810
Село Белогорье	2 758
Железнодорожная станция Белогорье	28
Посёлок Мухинка	129
Посёлок Плодопитомник	1 060
Железнодорожная станция Призейская	210
Село Садовое	1 076

Ниже представлена динамика численности населения городского округа город Благовещенск за последние 10 лет по данным Территориального органа Федеральной службы государственной статистики (табл. 1.3.2; рис. 1-4).

Таблица 1.3.2. Оценка численности населения

Показатели	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Все население, на 1 января	211827	211623	219818	221136	222994	225453	229561	229713	229753	230416	231071
Городское население, на 1 января	206653	206468	214378	215736	217644	220077	224192	224335	224419	225091	225810
Сельское население, на 1 января	5174	5155	5440	5400	5350	5376	5369	5378	5334	5325	5261



Рисунок 1-4. Динамика численности населения городского округа город Благовещенск за 2009-2019 гг.

За последние 10 лет наблюдается устойчивый рост численности населения. Численность населения городского округа город Благовещенск увеличилась с 211 827 человек в 2009 году до 231 071 человека в 2019 году. Рост составил 19 244 человека. Доля и численность сельского населения в составе всего населения городского округа протяжении последних 10 лет практически не изменилась. В период с 2001 по 2009 год численность населения города Благовещенска ежегодно сокращалась, таким образом, за последнее десятилетие демографическая ситуация в городе стала более благоприятной.

Численность населения городского округа город Благовещенск по возрастным группам на 1 января 2019 года по данным Федеральной службы государственной статистики представлена ниже в таблице 1.3.3. Численность трудоспособного населения составляет 140 776 человек, что составляет 60,9 % от всей численности населения городского округа. Процентное соотношение по возрастным группам показано на рис. 1-5. Превышение доли населения старше

трудоспособного возраста над долей населения младше трудоспособного возраста свидетельствует о высоком показателе старения населения.

Таблица 1.3.3.Численность населения по возрастным группам, на 01.01.2019 г.

Общая численность населения, чел .	231 071
В том числе, моложе трудоспособного возраста, чел.	42271
В том числе, трудоспособного возраста, чел.	140776
В том числе, старше трудоспособного возраста, чел.	48 024



Рисунок 1-5. Процентное соотношение населения городского округа г. Благовещенск по возрастным группам

Данные о половом составе населения городского округа город Благовещенск на 1 января 2019 года по данным Территориального органа Федеральной службы государственной статистики представлены ниже в таблице 1.3.4. В половой структуре населения города Благовещенска число женщин значительно преобладает над числом мужчин (рис. 1-6). Половая диспропорция в городе намного резче выражена, чем в среднем по Амурской области, Дальнему Востоку и Российской Федерации в целом.

Таблица 1.3.4. Численность населения по полу, на 01.01.2019 г.

Общая численность населения, чел.	231 071
В том числе, мужчин, чел.	104 011
В том числе, женщин, чел.	127 060



Рисунок 1-6. Процентное соотношение населения городского округа г. Благовещенск по полу

Демографическая ситуация является одним из важнейших фактов, влияющих на развитие муниципального образования. Постоянный рост численности населения за последнее десятилетие говорит в целом о благоприятной демографической обстановке в городе Благовещенске.

По данным Стратегии социально-экономического развития муниципального образования города Благовещенска на период до 2025 года, утверждена решением Благовещенской городской Думы от 20.12.2018 года № 51/128, на территории города зарегистрировано 9910 предприятий и организаций и 7981 индивидуальный предприниматель.

Экономика Благовещенска имеет многоотраслевой характер. Ведущую роль в формировании экономического потенциала города играют такие отрасли, как промышленность, торговля, связь, строительство, транспорт. В структуре экономики города промышленное производство занимает 47 %. Наибольший удельный вес в промышленном производстве города приходится на электроэнергетику – 63 % и обрабатывающие производства – 35 %. Доля потребительского рынка в структуре экономики города составляет 32,6 %, деятельность в области информации и связи – 5 %, строительство – 3,5 %, транспортировка и хранение – 1,6 %. В последние годы новое развитие получил туризм, в структуре экономики города он занимает около 1 %.

Промышленность является ведущей отраслью экономики города. На крупных и средних предприятиях отрасли работает 9633 человека, или 15 % общей численности населения, работающего на крупных и средних предприятиях города.

По итогам 2017 года на долю промышленности города приходится 31 % в объеме промышленной продукции, произведенной в Амурской области.

Благовещенск – один их крупнейших на Дальнем Востоке центров образования и науки, обладает большим кадровым и интеллектуальным потенциалом. Более 26 тысяч студентов обучаются в пяти государственных организациях высшего образования и двух филиалах организаций высшего

образования, расположенных на территории города, а также в десяти профессиональных образовательных организациях.

В сфере дошкольного образования услуги предоставляют 17 муниципальных организаций дошкольного образования с охватом 13495 детей. В организациях дошкольного образования работают 923 педагогических работника. В городе действует 25 общеобразовательных учреждения.

Сеть организаций дополнительного образования детей в городе представлена муниципальным автономным образовательным учреждением дополнительного образования «Центр эстетического воспитания детей города Благовещенска имени В.В. Белоглазова» и четырьмя детско-юношескими спортивными школами.

Муниципальная сеть организаций культуры включает в себя 2 культурно-досуговых учреждения с 10 филиалами, муниципальную информационную библиотечную систему, 4 учреждения дополнительного образования детей сферы культуры.

Помимо муниципальной сети, в Благовещенске осуществляют деятельность государственные и ведомственные учреждения культуры и искусства: Амурский областной театр драмы, Амурский областной театр кукол, Амурская областная филармония, Амурский областной дом народного творчества, Амурский областной краеведческий музей им. Г.С. Новикова-Даурского, Амурская областная научная библиотека им. Н.Н. Муравьева-Амурского, Амурская областная детская библиотека, Дворец культуры Федерации профсоюзов Амурской области.

Спортивная база включает 410 спортивных сооружений, в том числе: 195 плоскостных, 88 спортивных залов, 3 стадиона, 3 плавательных бассейна, 115 помещений, приспособленных для занятий физической культурой и спортом, которые на 85 % принадлежат учебным заведениям. В городе Благовещенске работает 6 спортивных школ, из них 4 городских и 2 областных. В учреждениях дополнительного образования детей открыто 20 спортивных секций, где занимаются 6884 человека.

На территории города Благовещенска действуют 40 спортивных клубов с охватом 5249 человек.

На территории города располагаются лечебно-профилактические организации: 10 больничных учреждений, 8 амбулаторно-поликлинических учреждений, 1 станция скорой медицинской помощи, 1 станция переливания крови, 1 дом ребенка.

Благовещенск обладает большим туристским потенциалом. Богатая история и уникальные достопримечательности делают его привлекательным для развития въездного туризма. В городе находится международный пограничный переход. Въездной поток на территорию города практически на 100 % сформирован из граждан КНР.

В городе сформирована туристская инфраструктура. Здесь находится 89 коллективных средств размещения вместимостью 5070 мест, развита сеть общественного питания и торговли. На территории города находятся 111 объектов культурного наследия: 86 памятников архитектуры

и градостроительства, 21 – памятники истории и монументального искусства, 4 – археологии. Из общего количества памятников 10 имеют федеральное значение, 101 – региональное.

Общая площадь жилищного фонда города – 5800,6 тыс. кв. м. В среднем на одного жителя города приходится 25,2 кв. м жилья.

Правовым актом территориального планирования муниципального образования является Генеральный план (рис. 1-7).

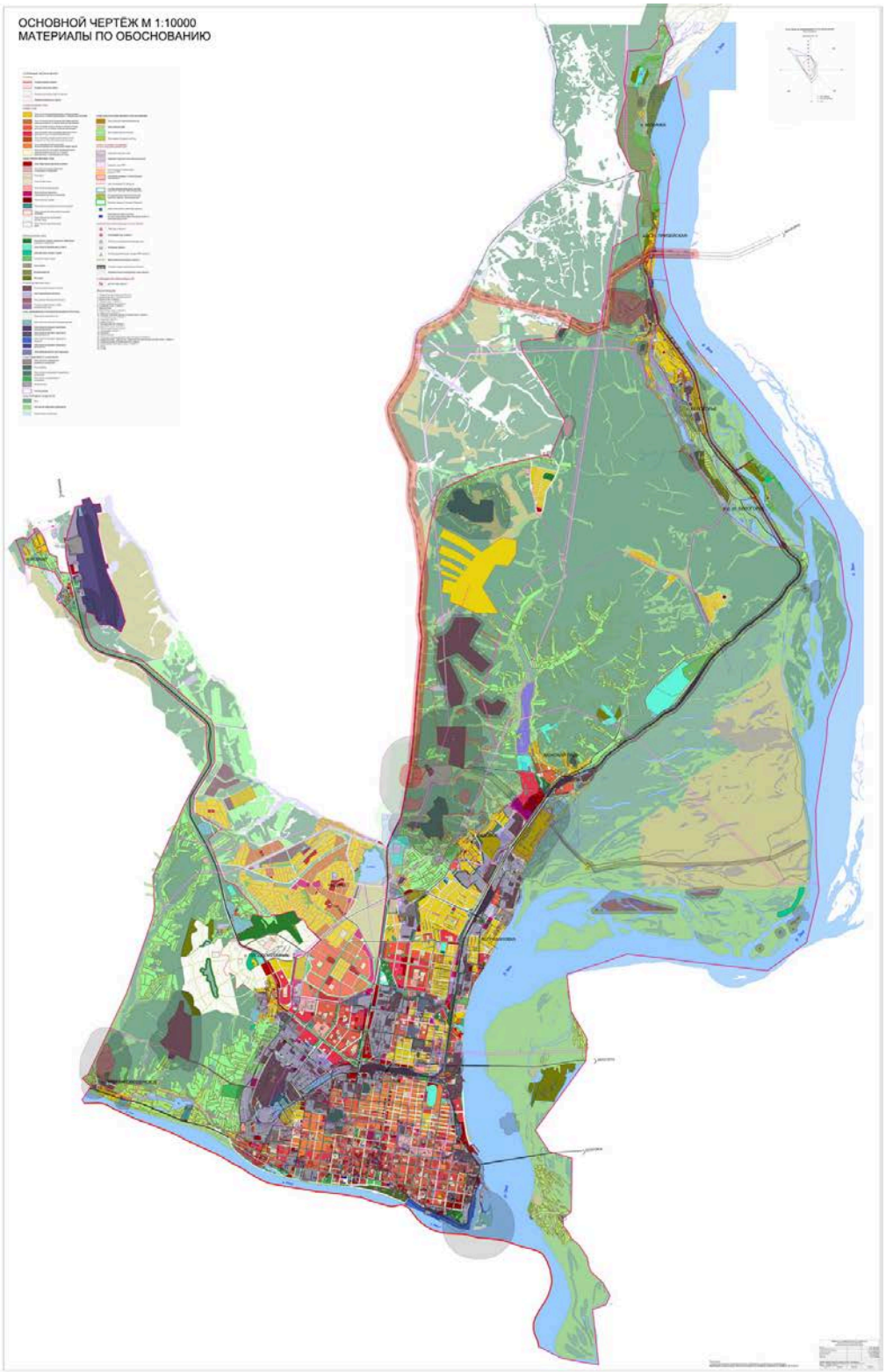


Рисунок 1-7. Генеральный план города Благовещенска. Основной чертеж

В городе Благовещенске реализуется 11 муниципальных программ (29 подпрограмм). Перечень программ утверждён постановлением администрации города Благовещенска от 15.05.2014 № 2131 «Об утверждении Перечня муниципальных программ» (табл. 1.3.5).

Таблица 1.3.5. Перечень муниципальных программ города Благовещенка

№ п/п	Наименование муниципальной программы	Период реализации	Ответственный исполнитель	Наименование подпрограммы муниципальной программы	Соисполнитель муниципальной подпрограммы
1.	«Обеспечение доступным и комфортным жильем населения города Благовещенска»	2015-2025 годы	Комитет по управлению имуществом муниципального образования города Благовещенска	Переселение граждан из аварийного жилищного фонда на территории города Благовещенска	Управление жилищно-коммунального хозяйства администрации города Благовещенска
				Улучшение жилищных условий работников муниципальных организаций города Благовещенска	Комитет по управлению имуществом муниципального образования города Благовещенска
				Обеспечение жильем молодых семей	Комитет по управлению имуществом муниципального образования города Благовещенска
				Обеспечение реализации муниципальной программы «Обеспечение доступным и комфортным жильем населения города Благовещенска» и прочие расходы	Комитет по управлению имуществом муниципального образования города Благовещенска
				Обеспечение жилыми помещениями детей-сирот и детей, оставшихся без попечения родителей, а также лиц из числа детей-сирот и детей, оставшихся без попечения родителей	Комитет по управлению имуществом муниципального образования города Благовещенска
				Улучшение жилищных условий отдельных категорий граждан, проживающих на территории города Благовещенска	Администрация города Благовещенска в лице земельного управления
				Расселение и ликвидация аварийного жилищного фонда на территории города Благовещенска	Управление жилищно-коммунального хозяйства

					администрации города Благовещенска
2.	«Развитие транспортной системы города Благовещенска»	2015-2025 годы	Управление жилищно-коммунального хозяйства администрации города Благовещенска	Осуществление дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования местного значения	Управление жилищно-коммунального хозяйства администрации города Благовещенска
				Развитие пассажирского транспорта в городе Благовещенске	Управление по развитию потребительского рынка и услуг администрации города Благовещенска
3.	«Развитие и модернизация жилищно-коммунального хозяйства, энергосбережение и повышение энергетической эффективности, благоустройство территории города Благовещенска»	2015-2025 годы	Управление жилищно-коммунального хозяйства администрации города Благовещенска	Повышение качества и надежности жилищно-коммунального обслуживания населения, обеспечение доступности коммунальных услуг	Управление жилищно-коммунального хозяйства администрации города Благовещенска
				Энергосбережение и повышение энергетической эффективности в городе Благовещенске	Управление жилищно-коммунального хозяйства администрации города Благовещенска
				Капитальный ремонт жилищного фонда города Благовещенска	Управление жилищно-коммунального хозяйства администрации города Благовещенска
				Благоустройство территории города Благовещенска	Управление жилищно-коммунального хозяйства администрации города Благовещенска
				Обеспечение реализации муниципальной программы «Развитие и модернизация жилищно-коммунального хозяйства, энергосбережение и повышение энергетической эффективности, благоустройство территории города Благовещенска»	Управление жилищно-коммунального хозяйства администрации города Благовещенска

4.	«Развитие образования города Благовещенска»	2015-2025 годы	Управление образования администрации города Благовещенска	Развитие дошкольного, общего и дополнительного образования детей	Управление образования администрации города Благовещенска
				Развитие системы защиты прав детей	Управление образования администрации города Благовещенска
				Обеспечение реализации муниципальной программы «Развитие образования города Благовещенска» и прочие мероприятия в области образования	Управление образования администрации города Благовещенска
5.	«Развитие и сохранение культуры в городе Благовещенске»	2015-2025 годы	Управление культуры администрации города Благовещенска	Историко-культурное наследие	Управление культуры администрации города Благовещенска
				Дополнительное образование детей в сфере культуры	Управление культуры администрации города Благовещенска
				Библиотечное обслуживание	Управление культуры администрации города Благовещенска
				Народное творчество и культурно-досуговая деятельность	Управление культуры администрации города Благовещенска
				Обеспечение реализации муниципальной программы «Развитие и сохранение культуры в городе Благовещенске» и прочие расходы в сфере культуры	Управление культуры администрации города Благовещенска
6.	«Развитие физической культуры и спорта в городе Благовещенске»	2015-2025 годы	Администрация города Благовещенска в лице управления по физической культуре, спорту и делам молодежи	-	-
7.	«Развитие потенциала молодежи города Благовещенска»	2015-2025 годы	Администрация города Благовещенска в лице управления	-	-

			по физической культуре, спорту и делам молодежи		
8.	«Обеспечение безопасности жизнедеятельности населения и территории города Благовещенска»	2015-2025 годы	Управление по делам ГО и ЧС города Благовещенска	Профилактика нарушений общественного порядка, терроризма и экстремизма	Управление по делам ГО и ЧС города Благовещенска
				Обеспечение безопасности людей на водных объектах, охрана их жизни и здоровья на территории города Благовещенска	Управление по делам ГО и ЧС города Благовещенска
				Обеспечение первичных мер пожарной безопасности на территории города Благовещенска	Управление по делам ГО и ЧС города Благовещенска
				Охрана окружающей среды и обеспечение экологической безопасности населения города Благовещенска	Управление жилищно-коммунального хозяйства администрации города Благовещенска
				Обеспечение реализации муниципальной программы «Обеспечение безопасности жизнедеятельности населения и территории города Благовещенска»	Управление по делам ГО и ЧС города Благовещенска
9.	«Развитие малого и среднего предпринимательства и туризма на территории города Благовещенска»	2015-2025 годы	Администрация города Благовещенска в лице управления экономического развития и инвестиций	Развитие туризма в городе Благовещенске	Администрация города Благовещенска в лице управления экономического развития и инвестиций
				Развитие малого и среднего предпринимательства в городе Благовещенске	Администрация города Благовещенска в лице управления экономического развития и инвестиций
10.	«Развитие градостроительной деятельности и управление земельными ресурсами на территории муниципального образования города»	2015-2025 годы	Администрация города Благовещенска в лице управления архитектуры и градостроитель-ства	-	-

	Благовещенска»				
11.	«Формирование современной городской среды на территории города Благовещенска на 2018 - 2024 годы»	2018-2024 годы	Управление жилищно-коммунального хозяйства администрации города Благовещенска	-	-

В области транспортной инфраструктуры на территории города Благовещенска реализуется государственная программа «Развитие транспортной системы Амурской области», утвержденная постановлением Правительства Амурской области от 25.09.2013 № 450. Координатор программы – Министерство транспорта и дорожного хозяйства Амурской области.

Из перечня государственных программ Российской Федерации город Благовещенск участвует в реализации государственной программы «Развитие транспортной системы».

С 2019 года город Благовещенск для достижения целей и решения задач, определенных Указом Президента Российской Федерации от 07.05.2018 № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», принимает участие в реализации национальных проектов Российской Федерации (федеральных и региональных проектов), в том числе в части развития транспортной инфраструктуры – национальном проекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Город Благовещенск занимает выгодное положение на пересечении международных и внутрироссийских транспортных коридоров. В городе развиты все основные виды транспорта: автомобильный, железнодорожный, водный (речной) и воздушный, что предопределяет высокий транспортный потенциал территории. С востока, запада и севера к городу Благовещенск подходит три основных автомобильных направления, соединяющих город с другими муниципальными образованиями Амурской области и федеральными трассами. Связь города Благовещенска, расположенного на левом берегу р. Зея, с правым берегом осуществляется по двум мостам – автодорожному и железнодорожному. С севера в город Благовещенск приходит железнодорожная линия Белогорск – Благовещенск Забайкальской железной дороги. Расположение города у рек Зея и Амур позволяет эффективно использовать водные пути для перевозки грузов.

Благовещенск является центром агломерации, образующей ядро системы расселения всего региона. Благовещенская агломерация вмещает в себя более 30 % населения региона. Город связан с периферией агломерации стабильными транспортными связями в основном автомобильным транспортом. Железнодорожное сообщение практически не играет никакой роли во внутриагломерационных потоках.

В городе Благовещенске наблюдается высокий и постоянно растущий с каждым годом уровень автомобилизации, что приводит к перегрузке улично-дорожной сети движением. Остро стоит проблема с организацией постоянного и временного хранения легкового автотранспорта. Для парковки используются

дворовые территории, а также участки улично-дорожной сети, что осложняет движение транспорта и пешеходов. Современные методы организации постоянного хранения автотранспорта – многоярусные паркинги, в том числе внеуличные, практически не развиты.

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

Транспортный комплекс городского округа представлен всеми четырьмя видами транспорта: автомобильным, железнодорожным, водным и воздушным.

1.4.1. Автомобильный транспорт

Внешние автомобильные связи городского округа города Благовещенска осуществляются посредством автодорог федерального и регионального значения. Всего к территории городского округа подходят пять автодорог: одна федерального значения и четыре регионального значения.

С общефедеральной сетью автодорог город связан федеральной автомобильной дорогой Р-297 «Амур». Её участок протяженностью 124 км связывает город Благовещенск с городом Белогорском и подходит к городу Благовещенск с левого берега р. Зея по Зейскому мосту. По данной дороге в город Благовещенск приходит основной поток автомобильного транспорта, легкового и грузового.

К городу подходят следующие автомобильные дороги регионального значения (идентификационные номера, наименования дорог и протяжённость приведены в соответствие с постановлением Правительства Амурской области от 12.05.2010 № 223):

1. 10 ОП Р3 10К-020 Благовещенск – Бибиково. Протяжённость в границах городского округа – 17,0 км.
2. 10 ОП Р3 10К-021 Благовещенск – Свободный. Протяжённость в границах городского округа – 11,0 км.
3. 10 ОП Р3 10К-108 Подъезд к п. Зазейский. Протяжённость в границах городского округа – 1,88 км.
4. 10 ОП Р3 10К-126 Подъезд к с. Белогорье. Протяжённость в границах городского округа – 3,1 км.

Данные дороги связывают город Благовещенск с крупными городами Амурской области – Белогорском и Свободным, а также с мелкими населёнными пунктами. Подъезды к поселку Зазейский и к селу Белогорье осуществляется через территорию Благовещенского муниципального округа Амурской области.

Отдалённые населённые пункты, входящие в состав городского округа (с. Белогорье, п. Мухинка, п. Плодопитомник, с. Садовое и др.), связаны с городом Благовещенском автомобильными дорогами общего пользования местного значения. Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения города Благовещенска приведен в п. 1.5. «Характеристика сети дорог

городского округа, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог».

Осуществляется строительство второго моста через р. Зея в створе ул. Горького, который позволит разгрузить существующую переправу, и, при необходимости, провести капительный ремонт таковой.

Пригородные и междугородние пассажирские перевозки автомобильным (автобусным) транспортом обслуживаются Благовещенским автовокзалом. Благовещенский автовокзал принадлежит ЗАО «Автовокзал». Автовокзал расположен по адресу: г. Благовещенск, ул. 50 лет Октября, д. 44. Площадь территории составляет 10 000 кв. м, площадь автовокзала – 1400 кв. м.

Благовещенский автовокзал не является автоперевозчиком и не имеет своих транспортных отношений с пассажирскими автоперевозчиками. Отношения осуществляются на основе договоров возмездного оказания услуг автовокзала.

По состоянию на октябрь 2019 г. автовокзал города Благовещенска обслуживает 32 регулярных направления. Сведения о регулярных маршрутах и типах обслуживающего их подвижного состава представлена ниже в таблице 1.4.1-1.

Таблица 1.4.1-1. Регулярные маршруты автовокзала города Благовещенска и типы обслуживающего их подвижного состава

№ п.п.	№ маршрута	Наименование маршрута	Вместимость автобусов, мест	Год выпуска
1	100	Благовещенск - Богородское	25	2010
2	102	Благовещенск - Дроново	25	2010-2012
3	103	Благовещенск - Ивановка	25	2012-2014
4	104	Благовещенск - Тамбовка	25	2005-2012
5	105	Благовещенск - Удобное	25	2009-2012
6	149	Благовещенск - Лермонтовка	13	2011
7	502, 604	Благовещенск - Белогорск	43, 19	2011
8	503	Благовещенск - Бибиково	25	2009-2012
9	506	Благовещенск - Варваровка	19	2011-2014
10	509	Благовещенск - Возжаевка	19	2010-2016
11	510	Благовещенск - Грязнушка	25	2010-2012
12	511, 512	Благовещенск - Екатеринославка	16	2010-2016
13	513	Благовещенск - Завитинск	19	2010-2016
14	514, 596	Благовещенск - Зея	43	2013-2016
15	517, 518	Благовещенск - Константиновка	19	2012-2015
16	524	Благовещенск - Новобурейск	19, 25	2013-2016
17	525	Благовещенск – Новокиевский Увал	19	2011-2015
18	527, 528	Благовещенск - Поярково	19	2011-2015
19	524	Благовещенск - Прогресс	11	2010
20	529, 530	Благовещенск - Райчихинск	43, 19	2011-2017

21	531	Благовещенск - Резуновка	25	2011-2013
22	532	Благовещенск - Ромни	25	2011-2014
23	533	Благовещенск - Свободный	16, 25	2011-2016
24	535	Благовещенск - Серышево	16	2010-2014
25	538	Благовещенск - Талакан	16	2009-2017
26	542	Благовещенск -Углегорск	19	2011-2017
27	544	Благовещенск - Февральск	н/д	н/д
28	545, 599	Благовещенск - Шимановск	19, 35	2011-2017
29	592	Благовещенск - Архара	19, 25	2012-2017
30	600	Благовещенск - Сковородино	43	2014-2016
31	605	Благовещенск - Чита	н/д	н/д
32	608	Благовещенск - Магдачи	19	2012-2017
33	612	Благовещенск – Ерофей Павлович	19	2013
34	614	Благовещенск - Соловьевск	н/д	н/д
35	53, 54 479, 700	Благовещенск - Хабаровск	43	2012-2017
36	620	Благовещенск – ЗАТО Циолковский	н/д	н/д

Сведения о количестве перевезенных пассажиров за 2014-2018 гг. (рис. 1-8):

2014 г. – 714 673 пассажира:
2015 г. – 659 206 пассажиров
2016 г. – 616 718 пассажиров;
2017 г. – 588 218 пассажиров;
2018 г. – 565 194 пассажира.



Рисунок 1-8. Количество перевезенных пассажиров Благовещенским автовокзалом в 2014-2018 гг.

В связи с устойчивым снижением пассажиропотока, ростом тарифов за коммунальные услуги, электроэнергию и другие услуги, требованиями

о повышении минимальных заработных плат работников, а также незначительностью повышения автоперевозчиками за последние годы стоимости проезда пассажиров, доходы ЗАО «Автовокзал» стабильно снижаются. В связи с этим, каких либо предпосылок для развития организации в настоящих экономических условиях пока не имеется.

1.4.2. Железнодорожный транспорт

Станция Благовещенск расположена на расстоянии 108 км от станции Белогорск в конце тупиковой железнодорожной линии Белогорск-Благовещенск, отходящей от Транссибирской железнодорожной магистрали. Линия однопутная, не электрифицированная. На территории городского округа расположено пять железнодорожных станции: Благовещенск, Благовещенск-Порт, Моховая Падь, Белогорье, Призейская и один остановочный пункт 91 км.

Станция Благовещенск является грузовой станцией 1 класса с параллельным расположением парков. К станции ведет отдельная ветка от железнодорожной станции Белогорск.

С восточной стороны примыкает однопутный перегон Благовещенск – Моховая Падь, оборудованный двусторонней полуавтоматической блокировкой для движения пассажирских и грузовых поездов обоих направлений на тепловозной тяге и внутриузловое соединение: соединительный путь Благовещенск – Благовещенск-Порт, оборудованный электрожезловой системой для движения передаточных поездов обоих направлений на тепловозной тяге.

Станция работает с грузовыми и пассажирскими поездами.

На станции выполняются следующие виды работ с пассажирскими поездами:

прием и отправление пассажирских поездов всех видов сообщений;

техническая обработка, очистка ЭЧТК;

обслуживание пассажиров, прием и выдача багажа и почты, погрузка и выгрузка багажа и почты;

техническое обслуживание и ремонт пассажирских вагонов, проведение ТОР, опробование тормозов, отстой составов поездов, отстой пассажирских вагонов;

производство маневровой работы с пассажирскими вагонами по формированию поездов, отцепке и прицепке вагонов, подаче-уборке вагонов к пунктам отстоя.

На станции выполняются следующие виды работ с грузовыми поездами:

прием и отправление грузовых поездов;

расформирование/формирование грузовых поездов в соответствии с планом формирования;

формирование/расформирование сборных, передаточных и вывозных поездов;

технический и коммерческий осмотр поездов и вагонов;

работа с рефрижераторным подвижным составом;

работа с местными вагонами, прибывающими под выгрузку, погрузку, промывку;

обслуживание маневровыми локомотивами мест выполнения операций с местными вагонами на путях общего и необщего пользования, на прикрепленных станциях прилегающих участков;

выгрузка, погрузка и промывка вагонов;

оформление перевозочных документов;

таможенные операции с грузами и транспортными средствами в пути следования, а также на станции отправления и станции назначения в целях соблюдения таможенного законодательства;

осуществление перевески вагонов.

Количество отправленных за 2018 год вагонов – 12872. Количество отправленных за 2018 год пассажиров – 176454.

На железнодорожной станции Благовещенск располагается железнодорожный вокзал с единовременной вместимостью: 1-й зал ожидания 80 мест, 2-й зал ожидания 64 места, а также комнаты отдыха на 14 мест.

Вокзал станции Благовещенск построен в 1913 году и в настоящий момент является объектом культурного наследия федерального значения. Адрес железнодорожного вокзала: г. Благовещенск, ул. Станционная, д. 70.

Пригородное движение по железнодорожной линии Благовещенск-Белогорск отсутствует.

Станция Благовещенск-Порт расположена рядом с территорией речного порта на р. Амур. Станция является исключительно грузовой. Порт обслуживает ближайшие промышленные предприятия.

Станция Моховая Падь расположена в поселке Моховая Падь. Имеет 5 путей, 2 пассажирские платформы, пассажирское здание с залом на 10 мест. От станции отходит несколько подъездных путей к различным промышленным предприятиям. По состоянию на октябрь 2019 года на станции не осуществляется остановка пассажирских поездов дальнего следования.

Остановочный пункт 91 км расположен на перегоне Моховая Падь – Белогорье вблизи спортивно-оздоровительного лагеря «Песчанка» БГПУ и имеет 1 короткую пассажирскую платформу. Ввиду отсутствия пригородного сообщения платформа не используется.

Станция Белогорье расположена южнее села Белогорье. Имеет 3 пути, 2 пассажирские платформы и станционное здание. Станция Призейская расположена севернее села Белогорье и имеет 3 пути, 2 пассажирские платформы и станционное здание. От станции отходит один подъездной путь к промышленному предприятию.

На территории городского округа Благовещенск расположен железнодорожный мост через р. Зея на перегоне Призейская – Нижний Берёзовский Забайкальской железной дороги. Мост однопутный, 1913 года постройки.

Каких-либо серьезных изменений в организации железнодорожного транспорта на территории города Благовещенска в ближайшей перспективе не планируется.

1.4.3. Водный транспорт

Водный транспорт в городском округе городе Благовещенске представлен двумя крупными предприятиями речного транспорта: АО «Торговый порт Благовещенск» и ЗАО «Пассажирский порт «АмурАССО».

Торговый порт Благовещенск – один из самых крупных речных портов Дальнего Востока. Он находится на пересечении Амурского водного пути с Забайкальской железной дорогой, автомобильными дорогами, воздушными трассами и является одним из важнейших звеньев мощного транспортного коридора в Центральную Россию.

Порт Благовещенск находится в областном центре Амурской области — городе Благовещенске, на слиянии двух рек – Амур и Зея. Удачное географическое расположение порта позволяет распространить сферу деятельности не только на всем протяжении реки Амур, но и осуществлять перевозки грузов по реке Зея.

На сегодняшний день АО «Торговый порт Благовещенск» входит в состав портовой группы АО «Амурское пароходство», которое, в свою очередь, является базовым предприятием транспортно-логистического направления дальневосточного лесопромышленного холдинга «RFP Group». АО «Торговый порт Благовещенск» состоит из группы 4-х портов, находящихся в ключевых городах Амурской области (Благовещенск, Свободный, Зея).

АО «Торговый порт Благовещенск» объединило в себе деятельность всех портов Амурской области, а именно, ЗАО «Торговый порт Поярково», ЗАО «Торговый порт Зея» и ООО «Суражевское» – речной порт города Свободный. Соответственно и коммерческая деятельность всех портов консолидировано ведётся в головном офисе компании в городе Благовещенске по адресу ул. Лазо, д. 1, территория АО «Торговый порт Благовещенск».

АО «Торговый порт Благовещенск» имеет прочные связи с портами Китая, занимаясь грузоперевозками из Хэйхэ, Сюньке, Миншаня, а также из портов Тунцзян и Цзямусы, расположенных на реке Сунгари.

АО «Торговый порт Благовещенск» – официально зарегистрированный смешанный автомобильно-речной грузовой пункт пропуска через границу между Российской Федерацией и КНР, который функционирует круглогодично. Летом перевозка осуществляется по реке, а зимой действует понтонная переправа.

Главными отраслями предприятия являются перевозка и перевалка сои, угля, контейнеров, леса, тарно-штучных грузов, навалочных грузов, также добыча нерудных строительных материалов.

Виды производственной деятельности:

погрузочно-разгрузочные работы на всех видах транспорта;
накопление, переработка, хранение грузов;
поставки грузов от грузоотправителя до грузополучателя;
техническое обслуживание и ремонт речного флота;
добыча и реализация нерудных строительных материалов;
речные перевозки грузов собственным флотом;
агентское и транспортное-экспедиторское обслуживание;

услуги в таможенной форме.

Ресурсы порта:

пропускная способность порта – более 2 млн. т. грузов в год;

8 портальных кранов грузоподъемностью от 5 до 20 тонн;

кран козловой грузоподъемностью 32 тонны;

6 единиц плавучих кранов, 1 земснаряд;

открытые склады (25 000 $м^2$), закрытые склады (4100 $м^2$), склады под навесами (1420 $м^2$);

более 50 единиц речного флота;

общая площадь территории порта составляет около 340 тыс. кв. м;

протяженность причалов порта 720 п.м;

накопление, переработка и хранение грузов осуществляется портов в любое время года, как в открытых, так и на закрытых складах.

АО «Торговый порт Благовещенск» осуществляет следующие услуги:

услуги в околотаможенной сфере юридическим и физическим лицам на складе временного хранения порта и на объектах инфраструктуры пограничного перехода грузового пункта пропуска (Амурская область, г. Благовещенск, ул. Лазо,1);

хранение и комплексная обработка таможенных грузов;

доставку международного груза водным и автомобильным видом транспорта;

доставку груза по территории Российской Федерации водным, железнодорожным и автомобильным видом транспорта;

приём и разгрузка паромов и барж с международным и перевозимым по территории Российской Федерации грузом;

транспортную логистику;

накопление, переработку, хранение грузов на складе временного хранения зоне таможенного контроля;

перевалку и обработку транспортных средств;

охрану груза с видеофиксацией 24 часа в сутки;

добычу и реализацию нерудных строительных материалов (песок, гравий, ПГС);

сортировку речного песка на гравий различных фракций и чистый песок;

сдачу коммерческой недвижимости в аренду;

услуги связи (радиотелефонные переговоры с флотом, передача циркулярных радиограмм, освидетельствование станций).

ЗАО «Пассажирский порт «Амурассо» создан в декабре 1989 года. ЗАО «Пассажирский порт «Амурассо» – одна из крупнейших организаций Амурской области, занимающаяся международными и внутренними пассажирскими и грузовыми перевозками, и являющаяся внешнеэкономической организацией, содействующей развитию и укреплению делового сотрудничества российских предприятий с зарубежными компаниями.

С первых дней существования предприятием выбрана линия, направленная на развитие собственной производственной базы. Поэтапно вводились в эксплуатацию таможенные комплексы речного вокзала, административный

корпус, склады временного хранения перевозимых товаров, гостиничный комплекс. Предприятие располагает собственным современным грузовым и пассажирским флотом, автобусным и грузовыми парками, пассажирскими терминалами, строительным подразделением. Основные направления внешнеэкономических связей и торговли пассажирского порта – осуществление пассажирских, багажных и грузовых перевозок через пограничный пункт Благовещенск-Хэйхэ. А также – таможенное оформление грузов, проведение международных торговых сделок. Осуществляются следующие виды пассажирских перевозок:

1. Прогулочно-экскурсионные перевозки по двум направлениям: к мосту через р. Амур и вдоль набережной р. Амур по городу Благовещенск. Частота рейсов – 3-4 рейса в сутки, в зависимости от дня недели и спроса.

2. Международные пассажирские перевозки по маршруту Благовещенск – Хэйхэ (КНР) – Благовещенск. Частота рейсов – в зависимости от времени года, а также от санитарно-эпидемиологических условий. В зимнее время перевозки осуществляются по ледовой переправе.

Все пассажирские перевозки осуществляются на теплоходах типа АМУР 2005 и АМУР 2006.

Каких-либо серьезных изменений в организации водного транспорта на территории города Благовещенска в ближайшей перспективе не планируется. В случае реализации в перспективе проекта трансграничной канатной дороги между городом Благовещенском и городом Хэйхэ (КНР) пассажиропоток с международного водного маршрута, обслуживаемого ЗАО «Пассажирский порт «АмурАССО», может перераспределиться на канатную дорогу.

1.4.4. Воздушный транспорт

Аэропорт города Благовещенска Игнатьево – международный аэропорт федерального значения, расположен в 15 км к северо-западу от города Благовещенска рядом с селом Игнатьево.

Находится менее чем в 3,5 км от государственной границы между Российской Федерацией и КНР. Обеспечивает регулярное авиационное сообщение Амурской области с городами Восточной Сибири и Дальнего Востока, а также с Москвой.

Наименование аэродрома – Благовещенск (Игнатьево), класс аэродрома – «В», летное поле – 3120 х 300 м Аэродром аэропорта Благовещенск построен в 1962 году с искусственной взлетно-посадочной полосой (далее – ИВПП) длиной 1800,0 м с последующим доведением длины ИВПП до 2800,0 м). Технические характеристики аэропорта, аэродрома и ИВПП представлены в таблице 1.4.4-1.

Таблица 1.4.4-1. Технические характеристики аэропорта Благовещенск (Игнатьево)

Класс аэродрома	Класс «В»
Ограничения по типам принимаемых судов	1. По максимальной взлетной массе ВС: -все типы ВС с максимальным взлетным весом более 200,0 тонн, в т.ч. А-330, А-350 и т.п., и за исключением Б-777-200, Ан-124-100 2. Ограничения на посадку на ВПП 18/36: Ил-62М – 5 с/выл. в неделю; А-321-200 – 20 с/выл. в сутки; В-767-200 – 20 с/выл. в сутки; В-767-300 – 5 с/выл. в сутки; В-777-200ER – 1с/выл. в сутки.
Класс аэропорта	2
Объем пассажирских перевозок за 2018 год (тыс. чел.)	419,080
Объем грузовых перевозок за 2018 год (т)	2 972,6 т
Класс ВПП	В
Длина ВПП (м)	2800
Ширина ВПП (м)	45
Прочность искусственного покрытия ВПП (PCN)	57/F/D/X/T
Координаты наивысшей точки оси ВПП (широта, долгота в градусах, минутах, секундах и сотых долях секунды)	50 24 47,41N 127 24 59,35E
Превышение (абсолютная высота) ВПП (м)	194,56
Геодезическая высота наивысшей точки оси ВПП (м)	207.23
Ширина правой боковой полосы безопасности ВПП (м)	70
Ширина левой боковой полосы безопасности ВПП (м)	70
Длина летной полосы (ЛП) (м)	3100
Ширина ЛП (м)	300
Ограничения на посадку на ВПП 18/36	Ил-62М -5 с/выл. в неделю; А-321-200 - 20 с/выл. в сутки; В-767-200 -20с/выл. в сутки; В-767-300 – 5с/выл. в сутки; В-777-200ER- 1с/выл. в сутки.

Перечень ВС к приему и выпуску которых допущен аэродром города Благовещенска (по состоянию на 01.03.2019):

ИЛ-76Т, - ИЛ-76ТД, - ИЛ-62, - ИЛ-62М, - ИЛ-18;

ТУ-134, - ТУ-154Б, - ТУ-154М, - ТУ-204 и его модификации, - ТУ-214;

АН-12, - АН-24, - АН-26, - АН-140, - АН-148 и его модификации;

ЯК-40, ЯК-42;

SukhoiSuperjet 100 (RRJ-95B) и его модификации;

B777-200ER, -B767-200, - B767-300, - B757-200 и его модификации,

B737 и его модификации;

A-319-100, - A-320-200, - A-321-200;

DHC-8 и его модификации, - DHC-6;
CRJ-100, - CRJ-200 и его модификации;
Falcon F-900, - Falcon 7X, - Falcon 2000;
Gulfstream IV, - Gulfstream G-450, - Gulfstream G-500, - Gulfstream G-550, Gulfstream G-650, - Gulfstream V;
Cessna 182, - Cessna 208, - Cessna 510;
Global 5000, - Global 6000, - Global Express;
Challenger 300, - Challenger 600;
ERJ-135, - ERJ-140, - ERJ-145;
Hawker 400, - Hawker 750, - Hawker 800, - Hawker 900;
другие типы ВС III и IV класса (до 30 тонн максимальной взлетной массы);
вертолеты всех типов.

Пропускная способность рулежных дорожек:

1. Рулежная дорожка № 1 (РД-1) для руления ВС 3 и 4 класса:
протяженность – 160 м;
пропускная способность: 10 воздушных судов в час. (0,17 час.).

2. Рулежная дорожка № 2 (РД-2) для руления и буксировки ВС 1 и 2 класса:
протяженность – 160 м;
пропускная способность: 10 воздушных судов в час. (0,17 час.).

Ниже приведены основные технические параметры пассажирских терминалов аэропорта Благовещенска (Игнатьево) для внутренних и международных линий.

1. Терминал внутренних авиалиний:
Общая площадь аэровокзала – 7137 м², в том числе:
Зона ожидания – 775 м²;
Зона регистрации – 665,1 м²;
Зона ожидания вылета, транзитный зал – 509,4 м²;
Зона прибытия – 359,4 м²;
Зона выдачи багажа – 247 м²;
Пропускная способность аэровокзала – 300 пассажиров в час;
Показатель общей загруженности терминала – 0,6 пасс/кв. м;
Необходимый размер технологической зоны обслуживания – 1799,3 кв. м.

2. Международный сектор (введен в эксплуатацию в 1994 году):
Общая площадь – 710 кв. м;
Пропускная способность – 80 пасс./час.

Грузовой комплекс аэропорта Благовещенска (Игнатьево) оснащён техническими средствами и оборудованием для обработки полетных и пакетированных грузоперевозок. Основные параметры грузовой инфраструктуры:

общая площадь грузового склада – 437,4 кв. м;
средний грузооборот склада за сутки – 13,8 тонн;
пропускная способность грузового склада – 14 тонн в сутки (16,6 груз. ед. в сутки).

Характеристики объектов обеспечения авиатопливом:
рабочий объём топливного хранилища – 4073,0 тонн;

объём авиатоплива, заправленный авиаперевозчиками – 20 611,2 тонн в год;

количество неснижаемого остатка авиатоплива в сутки – 1580,0 тонн;

количество нормативного запаса авиатоплива для аэропорта – 50 тонн;

максимально возможное количество заправок час с использованием топливозаправщиков – 1 заправка;

технически максимально возможный объём выдачи авиатоплива из расходных резервуаров в сутки – 200 тонн.

В расписании по состоянию на октябрь 2019 года значатся регулярные рейсы по следующим направлениям:

1. Внутрирегиональные рейсы:

Благовещенск – Свободный – Октябрьский;

Благовещенск – Свободный – Февральск – Экичман.

2. Внутригосударственные рейсы:

Благовещенск – Новосибирск;

Благовещенск – Екатеринбург – Москва (Домодедово);

Благовещенск – Москва (Домодедово);

Благовещенск – Москва (Шереметьево, Терминал Д);

Благовещенск – Южно-Сахалинск;

Южно-Сахалинск – Благовещенск – Владивосток;

Благовещенск – Якутск;

Владивосток – Благовещенск – Чита – Иркутск;

Благовещенск – Новосибирск – Москва (Домодедово);

Иркутск – Улан-Удэ – Благовещенск – Владивосток.

3. Международные рейсы:

Благовещенск – Нячанг (Вьетнам);

Благовещенск – Пхукет (Таиланд);

Благовещенск – Фукуок (Вьетнам);

Благовещенск – Санья (КНР).

Динамика пассажирооборота аэропорта Благовещенска (Игнатьево) за 2008-2018 года представлена ниже в таблице 1.4.4-2 и на рис. 1-9.

Таблица 1.4.4-2. Пассажирооборот аэропорта Благовещенска (Игнатьево), тыс. пасс.

2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.
151,8	118,9	158,7	187,0	241,3	290,7	318,9	363,0	323,9	406,2	419,1

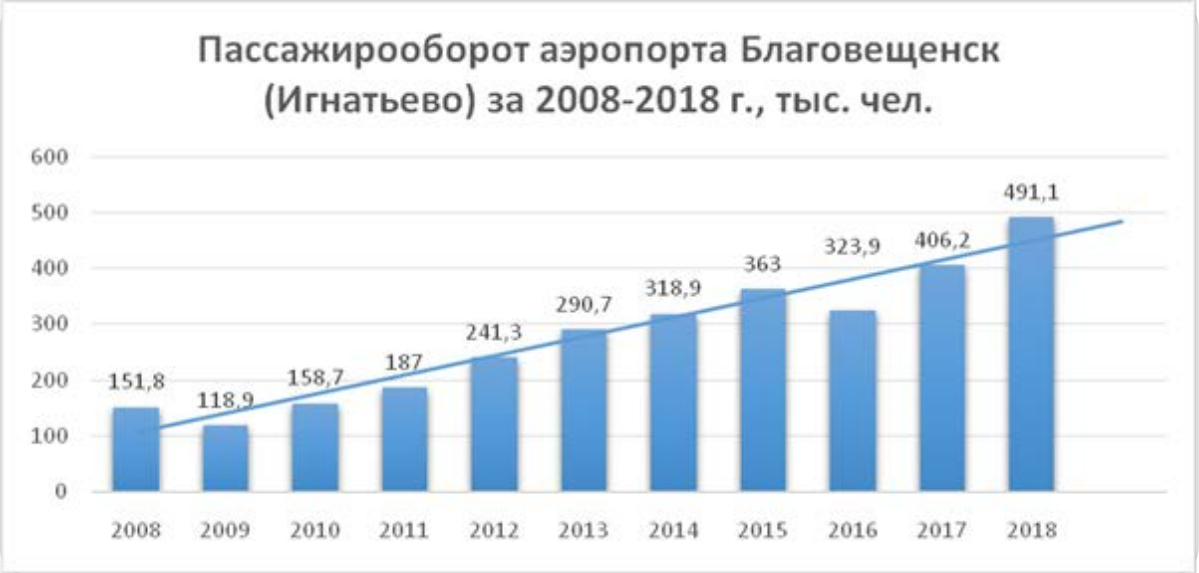


Рисунок 1-9. Динамика пассажирооборота аэропорта Благовещенск (Игнатьево) за 2008-2018 гг.

Положительная динамика роста пассажирооборота аэропорта, низкая пропускная способность международного терминала, наличие ограничений по типу принимаемых воздушных судов приводят к необходимости модернизации инфраструктуры аэропорта.

Распоряжением Правительства Амурской области от 31.01.2019 № 20-р «Об утверждении перечня объектов, в отношении которых планируется заключение концессионных соглашений в 2019 году» аэропорт Благовещенска (Игнатьево) был включен в список объектов, которые будут модернизированы с привлечением инвестора на основе концессионного соглашения.

1.5. Характеристика сети дорог городского округа, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог

Современное очертание сети дорог городского округа сложилось под воздействием различных исторических факторов. Историческая часть города имеет прямоугольную сетку улиц, расположенную вдоль р. Амур. Со временем, по мере исчерпания возможности расширять город параллельно р. Амур началось стремительное развитие города вглубь, но на этот раз параллельно р. Зея. По мере развития города прямоугольная планировочная система улиц наращивалась и сохранялась. Пришедшая в 1913 году на тогдашнюю окраину города железная дорога определила впоследствии границу трёх сложившихся к настоящему времени планировочных районов города: западного, северного и центрального. Помимо этих планировочных районов в состав городского округа включены сёла Белогорье, Садовое, посёлки Мухинка, Плодопитомник и железнодорожные станции Белогорье и Призейская. На левом берегу р. Зея расположен т.н. пос. Зазейский, входящий в левобережный планировочный район. Схема планировочных районов городского округа города Благовещенска представлена на рис. 1-10.

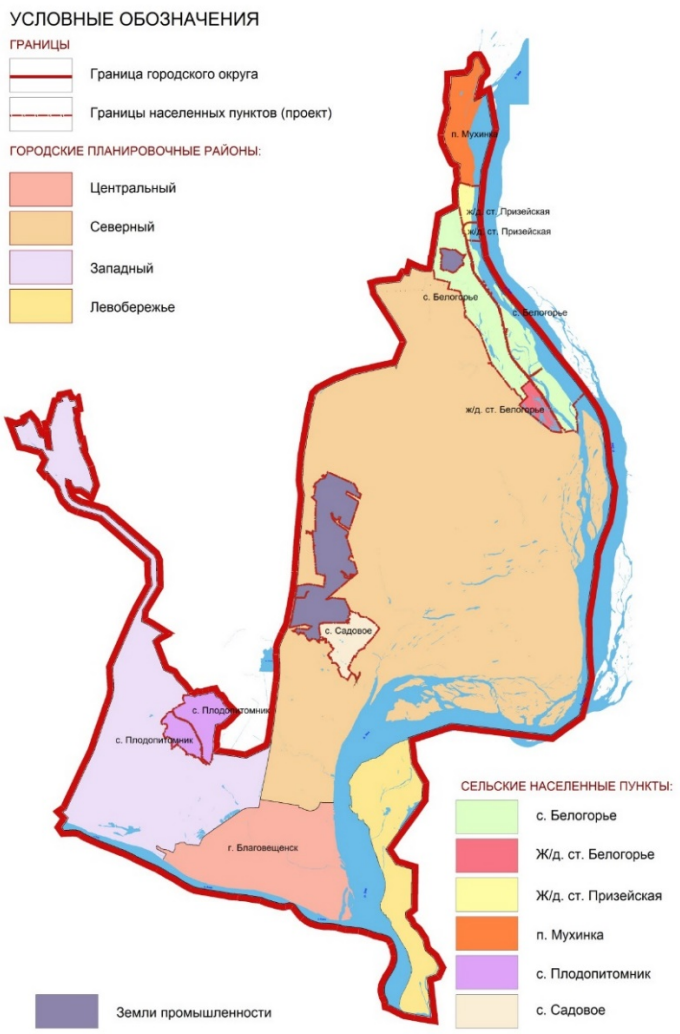


Рисунок 1-10. Схема планировочных районов городского округа города Благовещенска

Планировочную структуру центрального планировочного района определяет историческая прямоугольная сетка улиц, кварталы которой имеют средний модуль 300х230м, и вытянуты длинной стороной по меридиану. Севернее реки Бурхановка сетка кварталов становится мельче. В разные периоды предпринимались попытки укрупнения кварталов, однако в целом планировка центральной части остаётся правильной прямоугольной. На периферии исторического центра сформировался пояс из коммунально-складских и промышленных предприятий, тяготеющий к железнодорожной станции и примыкающим к ней путям.

Широтными магистралями центрального планировочного района являются ул. Тенистая, ул. Пролетарская, ул. Конная, ул. Октябрьская, ул. Горького и ул. Ленина – главная улица города, на которой сосредоточены основные общественные, административные, торговые и культурно-бытовые учреждения Амурской области и города Благовещенска. Перпендикулярно им расположены основные магистральные улицы меридионального направления: ул. Загородная, ул. Мухина, ул. Калинина, ул. 50 лет Октября, ул. Театральная, ул. Чайковского и ул. Лазо.

Транспортное сообщение Центрального планировочного района с Северным и Западным планировочными районами, отделенных от Центрального района железнодорожными путями осуществляется через путепровод в створе ул. Загородная, путепровод в створе ул. Театральная, через железнодорожные переезды на улицах Мухина, Калинина и Чайковского.

Западный планировочный район представляет собой классический промышленно-селитебный район, поскольку состоит из двух основных частей – крупной промышленной зоны, и семи микрорайонов, заключённых в трапецию между ул. Игнатьевское шоссе и ул. Воронкова. Предполагалось, что в дальнейшем эта же микрорайонная структура будет продолжена на север, в сторону Чигирей, однако в силу различных причин этого не произошло. В структуре западного планировочного района также расположено обособленное образование – т.н. посёлок Аэропорт, который представляет собой группу среднеэтажных домов, прилегающих к территории аэропорта со своей инфраструктурой, а также группа кварталов индивидуальной застройки и коллективных садов. К западному планировочному району так же относится т.н. село Верхнеблаговещенское и расположенное между ним и центральной частью города большое количество садоводческих товариществ.

Основными магистральными улицами Западного планировочного района являются Игнатьевское шоссе, улицы Студенческая, Воронкова, Василенко. Новотроицкое шоссе разделяет Западный и Северный планировочные районы и является одной из основных вылетных магистралей города.

Северный планировочный район отличается наиболее разнообразной структурой. В основной его части – это продолжение исторической мелконарезанной сетки кварталов, вытянутых в широтном направлении, и расположенных сразу за вокзалом. К западу от них сформировалась коммунально-складская зона с заводом ЖБИ, а севернее – недействующая в настоящее время хлопкопрядильная фабрика. Жилая застройка этой части района сформировалась как малоэтажными индивидуальными домами с приусадебными участками, так и кварталами застройки микрорайонного типа, преимущественно пятиэтажной. Севернее р. Чигири расположены т.н. район «Тайвань», включающий в себя, как и индивидуальную жилую застройку, так и кварталы новой малоэтажной застройки 2010-х годов, и район т.н. «Пятая Стройка» – разрозненные кварталы индивидуального жилья, сформированные в 1990-е годы на основе разработанной тогда же схемы планировки. Севернее «Пятой стройки» расположено село Садовое и территории т.н. пос. Мясокомбинат и пос. Сады Винзавода, а также территории садоводческих товариществ.

Основными магистральными улицами Северного планировочного района являются ул. Магистральная, уд. Кольцевая, ул. 50 лет Октября, ул. Театральная, ул. Чайковского. Улица Магистральная связывает Северный планировочный район с Западным и территориями, расположенными на левом берегу рек Зея и Амур.

На восток от этих кварталов за полотном железной дороги расположились кварталы Астрахановки – бывшего села, в настоящее время городского района, которые представляют собой довольно беспорядочную сетку. Территория

Астрахановки застроена полностью и зажата производственными зонами, железной дорогой и рекой Зея. Основная улица района Астрахановка – улица Садовая. Вся застройка вдоль реки Зея представляет собой чередование производственных, коммунальных и жилых зон. Главную ось района в настоящее время образует улица Театральная, протянувшаяся на 19 км от берега Амура до района п. Моховая Падь.

Моховая Падь – район города Благовещенска, исторически сформировавшийся рядом с танковым училищем и его полигоном. В составе района два квартала среднеэтажной застройки, принадлежащей военному городку, и неправильной формы кварталы индивидуального жилья. Основной улицей района Моховая Падь является улица Железнодорожная, которая является продолжением улицы Театральная, приходящей с юга. Второй по значимости является улица Горная, соединяющая район с запада с Новотроицким шоссе. От Моховой Пади на север отходит старая дорога на Белогорье, вдоль которой расположены крупные рекреационные учреждения, в основном горнолыжные и туристические базы. В лесах, расположенных севернее застроенной части, находится большое количество садовых участков.

Село Белогорье – крупнейший сельский населенный пункт, входящий в состав городского округа город Благовещенск. Главным промышленным предприятием является завод стройматериалов и карьер. Жилая застройка сформирована среднеэтажными жилыми домами рядом с заводом и обширными кварталами малоэтажной застройки в нижней части села. Основными улицами села Белогорье являются улицы Луговая, Мухина и Рёлочная. На север от села Белогорье в сторону железнодорожной станции Призейская и посёлка Мухинка ведут улицы Набережная и Дачная.

Железнодорожная станция Призейская, посёлок Мухинка, железнодорожная станция Белогорье представляют собой малые населённые пункты, застройка которых сформирована малоэтажными домами с приусадебными участками и основным профилем которых является обслуживание рекреационного сектора.

Левобережная территория (левобережный планировочный район) рек Зея и Амур, входящая в состав городского округа города Благовещенск представляет собой затопляемую территорию, использующуюся стихийно для рекреационных сельскохозяйственных нужд. Связь т.н. поселка Зазейский осуществляется по региональной автомобильной дороге «Подъезд к п. Зазейский».

В соответствии с постановлением администрации города Благовещенска от 27.04.2017 № 1244 утверждён перечень автодорог общего пользования местного значения города Благовещенска (табл. 1.5.1). В соответствии с ним на территории города Благовещенска имеется 293 автомобильных дороги общей протяженностью 405,82 км, из которых 237,44 км – это дороги, имеющие твердое покрытие, и 168,34 км – дороги, имеющие грунтовое покрытие. В процентном соотношении это соответственно 58,5 % и 41,5 % от общей протяженности дорог городского округа.

Таблица 1.5.1. Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения города Благовещенска

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги	Протяженность, км	В том числе:	
				с твердым покрытием, км	с грунтовым покрытием, км
1.	10 401 ОП МГ 0001	Белогорье – Марково	7,50	3,50	4,00
2.	10 401 ОП МГ 0002	Благовещенск - Верхнеблаговещенское	6,00	6,00	
3.	10 401 ОП МГ 0003	Благовещенск – Свободный, ул. Новотроицкое шоссе (от Калининской круговой развязки до 6-го км Новотроицкого шоссе)	6,00	6,00	
4.	10 401 ОП МГ 0004	г. Благовещенск, Игнатьевское шоссе (от ул. Калинина до ул. Дорожников)	2,69	2,69	
5.	10 401 ОП МГ 0005	г. Благовещенск, Новотроицкое шоссе (старое шоссе)	1,52	1,52	
6.	10 401 ОП МГ 0006	г. Благовещенск, база «Динамо»	0,46	0,46	
7.	10 401 ОП МГ 0007	г. Благовещенск, участок автодороги от Новотроицкого шоссе до кладбища на 8 км	1,50	1,50	
8.	10 401 ОП МГ 0008	г. Благовещенск, участок автодороги от Новотроицкого шоссе до кладбища на 17 км	1,00	1,00	
9.	10 401 ОП МГ 0009	г. Благовещенск, от ДОЛ «Василек» до ДОЛ «Колосок»	6,05	3,37	2,68
10.	10 401 ОП МГ 0010	г. Благовещенск, от Новотроицкого шоссе до пади Сенной	5,66	1,39	4,27
11.	10 401 ОП МГ 0011	г. Благовещенск, п. Аэропорт	1,94	1,94	
12.	10 401 ОП МГ 0012	г. Благовещенск, п. Моховая Падь, тер. ДОС	0,37	0,37	
13.	10 401 ОП МГ 0013	г. Благовещенск, п. Моховая Падь, пер. Высокий	0,34		0,34
14.	10 401 ОП МГ 0014	г. Благовещенск, п. Моховая Падь, пер. Моховой	0,58		0,58
15.	10 401 ОП МГ 0015	г. Благовещенск, п. Моховая Падь, пер. Подгорный	0,21		0,21
16.	10 401 ОП МГ 0016	г. Благовещенск, п. Моховая Падь, ул. Буяновская	0,37		0,37
17.	10 401 ОП МГ 0017	г. Благовещенск, п. Моховая Падь, ул. Буяновская (от дома № 21 до дома № 52)	0,07		0,07
18.	10 401 ОП МГ 0018	г. Благовещенск, п. Моховая Падь, ул. Горная	3,64	1,43	2,21

19.	10 401 ОП МГ 0019	г. Благовещенск, п. Моховая Падь, ул. Горная (от развилки до ул. Моховой)	0,15		0,15
20.	10 401 ОП МГ 0020	г. Благовещенск, п. Моховая Падь, ул. Железнодорожная	1,61	1,61	
21.	10 401 ОП МГ 0021	г. Благовещенск, п. Моховая Падь, ул. Железнодорожная (от ул. Горной (Моховая Падь))	0,54		0,54
22.	10 401 ОП МГ 0022	г. Благовещенск, п. Моховая Падь, ул. Завокзальная	0,44		0,44
23.	10 401 ОП МГ 0023	г. Благовещенск, п. Моховая Падь, ул. Литера	1,28	1,28	
24.	10 401 ОП МГ 0024	г. Благовещенск, п. Моховая Падь, ул. Моховая	0,46		0,46
25.	10 401 ОП МГ 0025	г. Благовещенск, п. Моховая Падь, ул. Моховая (от дома № 7 по ул. Горной до поворота на базу «Динамо»)	0,69	0,69	
26.	10 401 ОП МГ 0026	г. Благовещенск, п. Моховая Падь, ул. Цветочная	0,20		0,20
27.	10 401 ОП МГ 0027	г. Благовещенск, п. Новый, пер. Садовый	1,07	0,96	0,11
28.	10 401 ОП МГ 0028	г. Благовещенск, п. Новый, пер. Южный	0,28		0,28
29.	10 401 ОП МГ 0029	г. Благовещенск, п. Новый, ул. Енисейская	0,92	0,62	0,30
30.	10 401 ОП МГ 0030	г. Благовещенск, п. Новый, ул. Камчатская	0,44		0,44
31.	10 401 ОП МГ 0031	г. Благовещенск, п. Новый, ул. Сахалинская	0,70		0,70
32.	10 401 ОП МГ 0032	г. Благовещенск, п. Новый, ул. Чукотская	0,61		0,61
33.	10 401 ОП МГ 0033	г. Благовещенск, пер. А. Волошина	0,18	0,18	
34.	10 401 ОП МГ 0034	г. Благовещенск, пер. Амурский	0,07		0,07
35.	10 401 ОП МГ 0035	г. Благовещенск, пер. Астрахановский	0,21		0,21
36.	10 401 ОП МГ 0036	г. Благовещенск, пер. Больничный (м/у ул. Батарейной и ул. Больничной)	0,38	0,38	
37.	10 401 ОП МГ 0037	г. Благовещенск, пер. Весенний (м/у ул. Дорожников и пер. Радужным)	0,21	0,21	
38.	10 401 ОП МГ 0038	г. Благовещенск, пер. Волочаевский (м/у ул. Загородной и ул. Больничной)	0,26		0,26
39.	10 401 ОП МГ 0039	г. Благовещенск, пер. Восточный (м/у ул. Раздольной и ул. Перспективной)	0,71		0,71
40.	10 401 ОП МГ 0040	г. Благовещенск, пер. Дальневосточный (м/у ул. Трудовой и ул. Театральной)	0,50		0,50
41.	10 401 ОП МГ 0041	г. Благовещенск, пер. Дальний 2-й	0,28		0,28
42.	10 401 ОП МГ 0042	г. Благовещенск, пер. Дальний-1	0,20		0,20

43.	10 401 ОП МГ 0043	г. Благовещенск, пер. Железнодорожный (от ул. Политехнической за ул. Театральную)	0,33		0,33
44.	10 401 ОП МГ 0044	г. Благовещенск, пер. Заводской (м/у ул. Островского и ул. Шимановского)	0,21		0,21
45.	10 401 ОП МГ 0045	г. Благовещенск, пер. Загородный (м/у ул. Больничной и ул. Загородной)	0,21		0,21
46.	10 401 ОП МГ 0046	г. Благовещенск, пер. Западный (м/у ул. Нагорной и пер. Западным, 46)	0,34		0,34
47.	10 401 ОП МГ 0047	г. Благовещенск, пер. Затонский (м/у ул. Амурской и ул. Набережной)	0,25		0,25
48.	10 401 ОП МГ 0048	г. Благовещенск, пер. Зейский (м/у ул. Лазо и пер. Зейский, 15, 21/2)	0,48	0,23	0,25
49.	10 401 ОП МГ 0049	г. Благовещенск, пер. Зеленый (м/у ул. Трудовой и ул. Театральной)	0,50		0,50
50.	10 401 ОП МГ 0050	г. Благовещенск, пер. Индустриальный (м/у ул. Батарейной и пер. Речным)	0,32		0,32
51.	10 401 ОП МГ 0051	г. Благовещенск, пер. Колхозный (от ул. Пушкина до ул. Чайковского)	0,18	0,18	
52.	10 401 ОП МГ 0052	г. Благовещенск, пер. Кооперативный (м/у ул. Политехнической и ул. Театральной)	0,25		0,25
53.	10 401 ОП МГ 0053	г. Благовещенск, пер. Кооперативный (от дома № 18 до ул. Театральной)	0,08		0,08
54.	10 401 ОП МГ 0054	г. Благовещенск, пер. Корейский (м/у ул. Больничной и ул. Загородной)	0,26		0,26
55.	10 401 ОП МГ 0055	г. Благовещенск, пер. Красногвардейский (м/у ул. Кузнечной и ул. Театральной)	0,17		0,17
56.	10 401 ОП МГ 0056	г. Благовещенск, пер. Крестьянский (м/у ул. Мухина и пер. Крестьянским, 68/2)	0,58	0,44	0,14
57.	10 401 ОП МГ 0057	г. Благовещенск, пер. Летний	0,20		0,20
58.	10 401 ОП МГ 0058	г. Благовещенск, пер. Линейный (м/у ул. Трудовой и ул. Театральной)	0,50		0,50
59.	10 401 ОП МГ 0059	г. Благовещенск, пер. Луговой (м/у ул. Театральной и пер. Луговым, 27)	0,33		0,33
60.	10 401 ОП МГ 0060	г. Благовещенск, пер. Магистральный (м/у ул. Трудовой и ул. Театральной)	0,50		0,50
61.	10 401 ОП МГ 0061	г. Благовещенск, пер. Майский (м/у ул. Полевой и ул. Пограничной)	0,29	0,29	
62.	10 401 ОП МГ 0062	г. Благовещенск, пер. Матросский (м/у ул. Пограничной и ул. Садовой)	0,16		0,16
63.	10 401 ОП МГ 0063	г. Благовещенск, пер. Металлиста (м/у ул. Политехнической и ул. Театральной)	0,27		0,27
64.	10 401 ОП МГ 0064	г. Благовещенск, пер. Монтажников (м/у	0,50		0,50

		ул. Трудовой и ул. Театральной)			
65.	10 401 ОП МГ 0065	г. Благовещенск, пер. Педагогический (вдоль реки Бурхановка)	0,11		0,11
66.	10 401 ОП МГ 0066	г. Благовещенск, пер. Педагогический (м/у ул. Красноармейской и р. Бурхановка)	0,16		0,16
67.	10 401 ОП МГ 0067	г. Благовещенск, пер. Пограничный (м/у ул. Ленина и ул. Краснофлотской)	0,20	0,16	0,04
68.	10 401 ОП МГ 0068	г. Благовещенск, пер. Полевой	0,25		0,25
69.	10 401 ОП МГ 0069	г. Благовещенск, пер. Призейский	0,25		0,25
70.	10 401 ОП МГ 0070	г. Благовещенск, пер. Рабочий (м/у ул. Пушкина и ул. Чайковского)	0,22		0,22
71.	10 401 ОП МГ 0071	г. Благовещенск, пер. Радужный	0,33	0,14	0,19
72.	10 401 ОП МГ 0072	г. Благовещенск, пер. Райчихинский (м/у ул. Полевой и ул. Садовой)	0,42		0,42
73.	10 401 ОП МГ 0073	г. Благовещенск, пер. Релочный (от ул. Мухина до ул. Калинина)	0,62	0,62	
74.	10 401 ОП МГ 0074	г. Благовещенск, пер. Речной (м/у ул. Железнодорожной и ул. Батарейной)	0,60		0,60
75.	10 401 ОП МГ 0075	г. Благовещенск, пер. Речной (ответвление от пер. Речного до ул. Железнодорожной)	0,11		0,11
76.	10 401 ОП МГ 0076	г. Благовещенск, пер. Ромненский (м/у ул. Рабочей и ул. Заводской)	0,27	0,27	
77.	10 401 ОП МГ 0077	г. Благовещенск, пер. Садовый (м/у ул. Театральной и пер. Садовым, 165)	0,91		0,91
78.	10 401 ОП МГ 0078	г. Благовещенск, пер. Св.Иннокентия (м/у ул. Краснофлотской, ул. Зейской)	0,50	0,50	
79.	10 401 ОП МГ 0079	г. Благовещенск, пер. Связной	0,76	0,47	0,29
80.	10 401 ОП МГ 0080	г. Благовещенск, пер. Серышевский (м/у ул. Загородной и пер. Серышевский, 59/1)	0,82	0,21	0,61
81.	10 401 ОП МГ 0081	г. Благовещенск, пер. Советский (от ул. Театральной до ул. Партизанской)	0,90	0,21	0,69
82.	10 401 ОП МГ 0082	г. Благовещенск, пер. Солнечный	0,27		0,27
83.	10 401 ОП МГ 0083	г. Благовещенск, пер. Строительный (м/у ул. Трудовой и ул. Театральной)	0,50		0,50
84.	10 401 ОП МГ 0084	г. Благовещенск, пер. Студенческий (от ул. Красноармейской до р. Бурхановка)	0,15		0,15
85.	10 401 ОП МГ 0085	г. Благовещенск, пер. Технический (м/у ул. Лазо и ул. Кузнечной)	1,27	0,02	1,25
86.	10 401 ОП МГ 0086	г. Благовещенск, пер. Транспортный (м/у ул. Полевой и ул. Павленко)	0,97	0,35	0,62
87.	10 401 ОП МГ 0087	г. Благовещенск, пер. Угловой	0,31		0,31

88.	10 401 ОП МГ 0088	г. Благовещенск, пер. Уралова	0,28	0,28	
89.	10 401 ОП МГ 0089	г. Благовещенск, пер. Ученический	0,38	0,20	0,18
90.	10 401 ОП МГ 0090	г. Благовещенск, пер. Фабричный (м/у ул. Кузнечной и ул. Политехнической)	0,42		0,42
91.	10 401 ОП МГ 0091	г. Благовещенск, пер. Хабаровский (м/у ул. Полевой и ул. Пограничной)	0,28	0,28	
92.	10 401 ОП МГ 0092	г. Благовещенск, пер. Центральный (м/у ул. Пограничной и ул. Павленко)	0,37		0,37
93.	10 401 ОП МГ 0093	г. Благовещенск, пер. Чигиринский (м/у ул. Театральной и ул. Островского)	0,50		0,50
94.	10 401 ОП МГ 0094	г. Благовещенск, пер. Чудиновский (от домов №№ 32 - 33 до ул. Рабочей)	0,12		0,12
95.	10 401 ОП МГ 0095	г. Благовещенск, пер. Чудиновский (от ул. Свободной до пер. Чудиновского, 33)	0,39	0,26	0,13
96.	10 401 ОП МГ 0096	г. Благовещенск, пер. Школьный (м/у ул. Пушкина и ул. Лазо)	0,23		0,23
97.	10 401 ОП МГ 0097	г. Благовещенск, пер. Энергетиков 1-й	0,21		0,21
98.	10 401 ОП МГ 0098	г. Благовещенск, пер. Энергетиков 2-й	0,20	0,20	
99.	10 401 ОП МГ 0099	г. Благовещенск, пер. Энергетиков-2 (от дома № 4 до ул. Ромашковой)	0,05	0,05	
100.	10 401 ОП МГ 0100	г. Благовещенск, пер. Южный	0,16	0,16	
101.	10 401 ОП МГ 0101	г. Благовещенск, с. Белогорье, Белогорье - магазин «Мухинка»	1,41	1,41	
102.	10 401 ОП МГ 0102	г. Благовещенск, с. Белогорье, дорога на кладбище	0,51		0,51
103.	10 401 ОП МГ 0103	г. Благовещенск, с. Белогорье, пер. Зеленый	0,11		0,11
104.	10 401 ОП МГ 0104	г. Благовещенск, с. Белогорье, пер. Сосновый	1,01		1,01
105.	10 401 ОП МГ 0105	г. Благовещенск, с. Белогорье, Переулки	3,62		3,62
106.	10 401 ОП МГ 0106	г. Благовещенск, с. Белогорье, ул. Бараний ключ	0,30		0,30
107.	10 401 ОП МГ 0107	г. Благовещенск, с. Белогорье, ул. Вокзальная	0,78	0,06	0,72
108.	10 401 ОП МГ 0108	г. Благовещенск, с. Белогорье, ул. Вокзальная (от ул. Набережной до дома № 4)	0,08		0,08
109.	10 401 ОП МГ 0109	г. Благовещенск, с. Белогорье, ул. Дачная	1,12	1,03	0,09
110.	10 401 ОП МГ 0110	г. Благовещенск, с. Белогорье, ул. Железнодорожная	0,90		0,90
111.	10 401 ОП МГ 0111	г. Благовещенск, с. Белогорье,	2,02	1,56	0,46

		ул. Заводская			
112.	10 401 ОП МГ 0112	г. Благовещенск, с. Белогорье, ул. Заозерная	2,10		2,10
113.	10 401 ОП МГ 0113	г. Благовещенск, с. Белогорье, ул. Ключевая	0,78		0,78
114.	10 401 ОП МГ 0114	г. Благовещенск, с. Белогорье, ул. Луговая	2,76	2,48	0,28
115.	10 401 ОП МГ 0115	г. Благовещенск, с. Белогорье, ул. Мухина (от д. 13 до д. 101)	1,91	1,91	
116.	10 401 ОП МГ 0116	г. Благовещенск, с. Белогорье, ул. Мухина (от дома № 101 до ул. Заозерной)	0,15	0,15	
117.	10 401 ОП МГ 0117	г. Благовещенск, с. Белогорье, ул. Мухина (от дома № 5 до дома № 13)	0,21		0,21
118.	10 401 ОП МГ 0118	г. Благовещенск, с. Белогорье, ул. Набережная	2,51	2,51	
119.	10 401 ОП МГ 0119	г. Благовещенск, с. Белогорье, ул. Новая	0,93		0,93
120.	10 401 ОП МГ 0120	г. Благовещенск, с. Белогорье, ул. Новая (от дома № 44 проезд за дом № 50)	0,21		0,21
121.	10 401 ОП МГ 0121	г. Благовещенск, с. Белогорье, ул. Островная	1,51		1,51
122.	10 401 ОП МГ 0122	г. Благовещенск, с. Белогорье, ул. Подгорная	1,89		1,89
123.	10 401 ОП МГ 0123	г. Благовещенск, с. Белогорье, ул. Подгорная (от дома № 25 до дома № 44)	0,10		0,10
124.	10 401 ОП МГ 0124	г. Благовещенск, с. Белогорье, ул. Призейская	0,66		0,66
125.	10 401 ОП МГ 0125	г. Благовещенск, с. Белогорье, ул. Релочная	4,08	0,65	3,43
126.	10 401 ОП МГ 0126	г. Благовещенск, с. Белогорье, ул. Станционная	0,48		0,48
127.	10 401 ОП МГ 0127	г. Благовещенск, с. Белогорье, ул. Таежная	0,50	0,09	0,41
128.	10 401 ОП МГ 0128	г. Благовещенск, с. Верхнеблаговещенское, от каменного карьера до пади Лазаретной	3,52	3,52	
129.	10 401 ОП МГ 0129	г. Благовещенск, с. Верхнеблаговещенское, пер. Речной	1,04		1,04
130.	10 401 ОП МГ 0130	г. Благовещенск, с. Верхнеблаговещенское, ул. Амурская (от дома № 12 до ул. Карьерной)	0,16		0,16
131.	10 401 ОП МГ 0131	г. Благовещенск, с. Верхнеблаговещенское, ул. Амурская	0,55		0,55
132.	10 401 ОП МГ 0132	г. Благовещенск, с. Верхнеблаговещенское, ул. Карьерная	0,94		0,94

133.	10 401 ОП МГ 0133	г. Благовещенск, с. Верхнеблаговещенское, ул. Ленина	2,99	2,99	
134.	10 401 ОП МГ 0134	г. Благовещенск, с. Плодопитомник, пер. Вишневый	0,24		0,24
135.	10 401 ОП МГ 0135	г. Благовещенск, с. Плодопитомник, пер. Грушевый	0,18		0,18
136.	10 401 ОП МГ 0136	г. Благовещенск, с. Плодопитомник, пер. Сливовый	0,18		0,18
137.	10 401 ОП МГ 0137	г. Благовещенск, с. Плодопитомник, пер. Смородиновый	0,19	0,04	0,15
138.	10 401 ОП МГ 0138	г. Благовещенск, с. Плодопитомник, пер. Яблочный	0,19		0,19
139.	10 401 ОП МГ 0139	г. Благовещенск, с. Плодопитомник, ул. Абрикосовая	1,01		1,01
140.	10 401 ОП МГ 0140	г. Благовещенск, с. Плодопитомник, ул. Гаражная	0,53		0,53
141.	10 401 ОП МГ 0141	г. Благовещенск, с. Плодопитомник, ул. Земляничная	0,25	0,08	0,17
142.	10 401 ОП МГ 0142	г. Благовещенск, с. Плодопитомник, ул. Клубничная	1,22	1,22	
143.	10 401 ОП МГ 0143	г. Благовещенск, с. Плодопитомник, ул. Мичурина	0,54	0,18	0,36
144.	10 401 ОП МГ 0144	г. Благовещенск, с. Плодопитомник, ул. Панорамная	0,32	0,04	0,28
145.	10 401 ОП МГ 0145	г. Благовещенск, с. Плодопитомник, ул. Полевая	0,19		0,19
146.	10 401 ОП МГ 0146	г. Благовещенск, с. Плодопитомник, ул. Советская	0,27		0,27
147.	10 401 ОП МГ 0147	г. Благовещенск, с. Плодопитомник, ул. Центральная	0,29	0,29	
148.	10 401 ОП МГ 0148	г. Благовещенск, с. Садовое, пер. Молодежный	0,18		0,18
149.	10 401 ОП МГ 0149	г. Благовещенск, с. Садовое, пер. Садовый	0,10		0,10
150.	10 401 ОП МГ 0150	г. Благовещенск, с. Садовое, ул. Восточная	0,44		0,44
151.	10 401 ОП МГ 0151	г. Благовещенск, с. Садовое, ул. Высокая	0,50		0,50
152.	10 401 ОП МГ 0152	г. Благовещенск, с. Садовое, ул. Зеленая	1,68		1,68
153.	10 401 ОП МГ 0153	г. Благовещенск, с. Садовое, ул. Луговая	0,43	0,43	
154.	10 401 ОП МГ 0154	г. Благовещенск, с. Садовое, ул. Молодежная	0,67		0,67
155.	10 401 ОП МГ 0155	г. Благовещенск, с. Садовое, ул. Нагорная	0,59	0,59	
156.	10 401 ОП МГ 0156	г. Благовещенск, с. Садовое, ул. Новая	0,32		0,32

157.	10 401 ОП МГ 0157	г. Благовещенск, с. Садовое, ул. Октябрьская	0,19		0,19
158.	10 401 ОП МГ 0158	г. Благовещенск, с. Садовое, ул. Пионерская	0,22		0,22
159.	10 401 ОП МГ 0159	г. Благовещенск, с. Садовое, ул. Полевая	0,36		0,36
160.	10 401 ОП МГ 0160	г. Благовещенск, с. Садовое, ул. Садовая	2,73	1,93	0,80
161.	10 401 ОП МГ 0161	г. Благовещенск, с. Садовое, ул. Северная	1,21		1,21
162.	10 401 ОП МГ 0162	г. Благовещенск, с. Садовое, ул. Солнечная	0,57		0,57
163.	10 401 ОП МГ 0163	г. Благовещенск, с. Садовое, ул. Спортивная	0,42	0,20	0,22
164.	10 401 ОП МГ 0164	г. Благовещенск, с. Садовое, ул. Строительная	0,49		0,49
165.	10 401 ОП МГ 0165	г. Благовещенск, с. Садовое, ул. Юбилейная	0,53		0,53
166.	10 401 ОП МГ 0166	г. Благовещенск, Сады мебельной фабрики	2,34	2,34	
167.	10 401 ОП МГ 0167	г. Благовещенск, Сельхозхимия	2,15		2,15
168.	10 401 ОП МГ 0168	г. Благовещенск, ул. 50 лет Октября (от ул. Кольцевой до ул. Школьной)	2,18	2,18	
169.	10 401 ОП МГ 0169	г. Благовещенск, ул. 50 лет Октября (от ул. Ленина до моста р. Чигиринка)	5,38	5,04	0,34
170.	10 401 ОП МГ 0170	г. Благовещенск, ул. Албазинская (от ул. Александра Кириллова в сторону ИК-8)	0,69		0,69
171.	10 401 ОП МГ 0171	г. Благовещенск, ул. Александра Кириллова (от ул. Школьной до ул. Албазинской)	0,44		0,44
172.	10 401 ОП МГ 0172	г. Благовещенск, ул. Амурская (от ул. Железнодорожной до ул. Нагорной)	0,59		0,59
173.	10 401 ОП МГ 0173	г. Благовещенск, ул. Амурская от пер. Затонского до ул. Батарейной	6,13	6,13	
174.	10 401 ОП МГ 0174	г. Благовещенск, ул. Артиллерийская (от ул. Краснофлотской до ул. Северной)	2,24	2,24	
175.	10 401 ОП МГ 0175	г. Благовещенск, ул. Б.Хмельницкого (от ул. Б.Хмельницкого, 129 до площади Победы)	2,65	2,65	
176.	10 401 ОП МГ 0176	г. Благовещенск, ул. Батарейная (м/у ул. Ленина и ул. Больничной)	0,92	0,78	0,14
177.	10 401 ОП МГ 0177	г. Благовещенск, ул. Белогорская (м/у ул. Театральной и ул. Белогорской, 31/1)	0,65		0,65
178.	10 401 ОП МГ 0178	г. Благовещенск, ул. Больничная (от пер. Корейского до ул. Забурхановской)	0,16		0,16
179.	10 401 ОП МГ 0179	г. Благовещенск, ул. Больничная (от ул. Зейской до пер. Корейского)	1,22	0,92	0,30

180.	10 401 ОП МГ 0180	г. Благовещенск, ул. Василенко (от ул. Игнатьевское шоссе до ул. Воронкова)	0,85	0,85	
181.	10 401 ОП МГ 0181	г. Благовещенск, ул. Василенко (от ул. Игнатьевское шоссе до ул. Промышленной)	0,63		0,63
182.	10 401 ОП МГ 0182	г. Благовещенск, ул. Вокзальная (м/у ул. Чайковского и ул. 50 лет Октября)	1,03	0,07	0,96
183.	10 401 ОП МГ 0183	г. Благовещенск, ул. Воронкова (от ул. Новотроицкого шоссе до ул. Тепличной)	2,11	2,11	
184.	10 401 ОП МГ 0184	г. Благовещенск, ул. Высокая (м/у ул. Пушкина и пер. Чудиновским)	2,66	0,12	2,54
185.	10 401 ОП МГ 0185	г. Благовещенск, ул. Горького (от ул. Первомайской до ул. Больничной)	5,44	5,44	
186.	10 401 ОП МГ 0186	г. Благовещенск, ул. Гражданская (от ул. Театральной до ул. Магистральной)	2,06	1,98	0,08
187.	10 401 ОП МГ 0187	г. Благовещенск, ул. Дальневосточная (м/у ул. Театральной и ул. Трудовой)	0,48		0,48
188.	10 401 ОП МГ 0188	г. Благовещенск, ул. Дальняя (м/у пер. Дальним-1 и ул. Дальней, 2)	0,57		0,57
189.	10 401 ОП МГ 0189	г. Благовещенск, ул. Дорожников (от развилки ул. Дорожников до ул. Нагорной)	0,57	0,57	
190.	10 401 ОП МГ 0190	г. Благовещенск, ул. Дорожников (от ул. Игнатьевское шоссе до развилки ул. Дорожников, 22)	0,69	0,69	
191.	10 401 ОП МГ 0191	г. Благовещенск, ул. Драгошевского (м/у ул. Театральной и ул. Трудовой)	0,48		0,48
192.	10 401 ОП МГ 0192	г. Благовещенск, ул. Дьяченко (от ул. Игнатьевское шоссе до ул. Институтской)	0,95	0,95	
193.	10 401 ОП МГ 0193	г. Благовещенск, ул. Ефремова	0,29		0,29
194.	10 401 ОП МГ 0194	г. Благовещенск, ул. Железнодорожная (м/у ул. Больничной и ул. Ленина)	1,30	0,05	1,25
195.	10 401 ОП МГ 0195	г. Благовещенск, ул. Забурхановская (от ул. 50 лет Октября до ул. Забурхановской, 102)	1,18	0,45	0,73
196.	10 401 ОП МГ 0196	г. Благовещенск, ул. Забурхановская (от ул. Больничной, 81 до ул. Забурхановской, 118)	0,17		0,17
197.	10 401 ОП МГ 0197	г. Благовещенск, ул. Заводская (от ул. Мухина до ул. Пушкина)	2,52	1,34	1,18
198.	10 401 ОП МГ 0198	г. Благовещенск, ул. Загородная (от ул. Краснофлотской до ул. Студенческой)	2,83	2,83	
199.	10 401 ОП МГ 0199	г. Благовещенск, ул. Зейская (от ул. Первомайской до ул. Железнодорожной)	6,04	6,04	

200.	10 401 ОП МГ 0200	г. Благовещенск, ул. Зеленая (от ул. Муравьева-Амурского до ул. 50 лет Октября)	0,67	0,67	
201.	10 401 ОП МГ 0201	г. Благовещенск, ул. Зеленая (от ул. Театральной до ул. Муравьева-Амурского), кварталы №№ 800, 475, 476	0,59	0,24	0,35
202.	10 401 ОП МГ 0202	г. Благовещенск, ул. Институтская (от ул. Новотроицкое шоссе до ул. Василенко)	1,62	1,62	
203.	10 401 ОП МГ 0203	г. Благовещенск, ул. Калинина (от ул. Краснофлотской до ул. Воронкова)	4,82	4,82	
204.	10 401 ОП МГ 0204	г. Благовещенск, ул. Кантемирова (от ул. Игнатьевское шоссе до ул. Воронкова)	1,32	1,32	
205.	10 401 ОП МГ 0205	г. Благовещенск, ул. Кирпичная (м/у ул. Песчаной и ул. Кирпичной, 2/6)	0,53		0,53
206.	10 401 ОП МГ 0206	г. Благовещенск, ул. Кольцевая (от ул. Новотроицкое шоссе до ул. Кольцевой, 2/2)	2,23	2,00	0,23
207.	10 401 ОП МГ 0207	г. Благовещенск, ул. Комсомольская (от ул. Ленина до ул. Рабочей)	1,30	1,17	0,13
208.	10 401 ОП МГ 0208	г. Благовещенск, ул. Конечная (м/у ул. Островского и ул. Шимановского)	0,20		0,20
209.	10 401 ОП МГ 0209	г. Благовещенск, ул. Конная (от ул. Пушкина до производственной базы, ул. Конная, 204)	2,48	1,79	0,69
210.	10 401 ОП МГ 0210	г. Благовещенск, ул. Красноармейская от ул. Лазо до ул. Нагорной)	5,86	4,51	1,35
211.	10 401 ОП МГ 0211	г. Благовещенск, ул. Краснофлотская	0,59		0,59
212.	10 401 ОП МГ 0212	г. Благовещенск, ул. Краснофлотская (от ул. Первомайской до ул. Краснофлотской, 237)	5,58	4,42	1,16
213.	10 401 ОП МГ 0213	г. Благовещенск, ул. Кузнечная (от ул. Краснофлотской до ул. Мостостроителей)	5,49	3,33	2,16
214.	10 401 ОП МГ 0214	г. Благовещенск, ул. Лазо (от ул. Лазо, 2 до ул. Чехова)	2,65	2,38	0,27
215.	10 401 ОП МГ 0215	г. Благовещенск, ул. Ленина (от ул. Набережной до конечной № 5)	7,79	7,79	
216.	10 401 ОП МГ 0216	г. Благовещенск, ул. Литейная (от ул. Пушкина до ул. Литейной, 148)	1,74	0,07	1,67
217.	10 401 ОП МГ 0217	г. Благовещенск, ул. Ломоносова (от ул. Ломоносова, 265 до ул. Ломоносова, 1)	3,13	1,33	1,80
218.	10 401 ОП МГ 0218	г. Благовещенск, ул. Магистральная (от Калининской круговой развязки до моста р. Зея)	3,33	3,33	
219.	10 401 ОП МГ 0219	г. Благовещенск, ул. Магистральная (от	0,26		0,26

		ул. Театральной до ул. Политехнической)			
220.	10 401 ОП МГ 0220	г. Благовещенск, ул. Молодежная (м/у ул. Чигиринской и ул. Молодёжной, 38)	0,80		0,80
221.	10 401 ОП МГ 0221	г. Благовещенск, ул. Мостовая (м/у ул. Политехнической и ул. Шевченко)	1,46		1,46
222.	10 401 ОП МГ 0222	г. Благовещенск, ул. Мостостроителей (от д. 21/15 до д. 27/9)	0,17		0,17
223.	10 401 ОП МГ 0223	г. Благовещенск, ул. Муравьева-Амурского (от ул. Зеленой до ул. Белогорской)	0,95	0,95	
224.	10 401 ОП МГ 0224	г. Благовещенск, ул. Мухина (от ул. Краснофлотской до ул. Игнатьевское шоссе)	3,97	3,97	
225.	10 401 ОП МГ 0225	г. Благовещенск, ул. Набережная (м/у ул. Чайковского и ул. Ленина)	2,48	1,59	0,89
226.	10 401 ОП МГ 0226	г. Благовещенск, ул. Нагорная	2,83	2,83	
227.	10 401 ОП МГ 0227	г. Благовещенск, ул. Нагорная (объездная)	4,47	0,57	3,90
228.	10 401 ОП МГ 0228	г. Благовещенск, ул. Нагорная (от дома № 13 до ул. Дорожников)	3,10	0,12	2,98
229.	10 401 ОП МГ 0229	г. Благовещенск, ул. Новая (от ул. Зейской до ул. Северной)	2,30	0,86	1,44
230.	10 401 ОП МГ 0230	г. Благовещенск, ул. Октябрьская (от ул. Набережной до ул. Железнодорожной)	5,43	4,82	0,61
231.	10 401 ОП МГ 0231	г. Благовещенск, ул. Островского (от ул. Ленина до ул. Конечной)	4,54	3,46	1,08
232.	10 401 ОП МГ 0232	г. Благовещенск, ул. П.Морозова (м/у ул. Набережной и ул. П.Морозова, 45)	0,91	0,42	0,49
233.	10 401 ОП МГ 0233	г. Благовещенск, ул. Павленко (м/у пер. Транспортным и пер. Ученическим)	1,02	1,02	
234.	10 401 ОП МГ 0234	г. Благовещенск, ул. Партизанская (от ул. Краснофлотской до ул. Октябрьской)	1,69	0,87	0,82
235.	10 401 ОП МГ 0235	г. Благовещенск, ул. Первомайская (от ул. Краснофлотской до ул. Горького)	1,35	0,78	0,57
236.	10 401 ОП МГ 0236	г. Благовещенск, ул. Перспективная (м/у ул. пер. Восточным и ул. 50 лет Октября)	1,41	0,24	1,17
237.	10 401 ОП МГ 0237	г. Благовещенск, ул. Песчаная (м/у ул. Чигиринской и ул. Песчаной, 61)	1,09	0,91	0,18
238.	10 401 ОП МГ 0238	г. Благовещенск, ул. Пионерская (от ул. Краснофлотской до ул. Кольцевой)	4,58	4,14	0,44
239.	10 401 ОП МГ 0239	г. Благовещенск, ул. Пограничная (от ул. Пограничной, 14 до ул. Пограничной, 138/1)	3,58	1,82	1,76
240.	10 401 ОП МГ 0240	г. Благовещенск, ул. Полевая (м/у д. 1	0,74		0,74

		и д. 54)			
241.	10 401 ОП МГ 0241	г. Благовещенск, ул. Политехническая (от ул. Краснофлотской до ул. Театральной)	4,06	1,93	2,13
242.	10 401 ОП МГ 0242	г. Благовещенск, ул. Почтовая (м/у ул. Театральной и ул. 50 лет Октября)	0,62	0,18	0,44
243.	10 401 ОП МГ 0243	г. Благовещенск, Придорожная ул. от ул. Центральной до ул. Энтузиастов	0,58		0,58
244.	10 401 ОП МГ 0244	г. Благовещенск, ул. Пролетарская (от ул. Мухина до ул. 50 лет Октября)	1,65	1,65	
245.	10 401 ОП МГ 0245	г. Благовещенск, ул. Промышленная	1,04	0,88	0,16
246.	10 401 ОП МГ 0246	г. Благовещенск, ул. Промышленная (от Студенческой)	1,21		1,21
247.	10 401 ОП МГ 0247	г. Благовещенск, ул. Путевая Казарма	0,55		0,55
248.	10 401 ОП МГ 0248	г. Благовещенск, ул. Пушкина (от ул. Краснофлотской до ул. Пушкина, 199)	3,84	1,91	1,93
249.	10 401 ОП МГ 0249	г. Благовещенск, ул. Рабочая (от ул. Мухина до ул. Пушкина)	2,66	0,70	1,96
250.	10 401 ОП МГ 0250	г. Благовещенск, ул. Раздольная (от ул. Театральной до ж. дороги)	0,41	0,41	
251.	10 401 ОП МГ 0251	г. Благовещенск, ул. Раздольная (от ул. Театральной до ул. Пионерской)	1,10		1,10
252.	10 401 ОП МГ 0252	г. Благовещенск, ул. Ровная (м/у ул. Чигиринской, ул. Ровной, 47)	0,82		0,82
253.	10 401 ОП МГ 0253	г. Благовещенск, ул. Ромашковая на участке от ул. Центральной до ул. Энтузиастов	0,64		0,64
254.	10 401 ОП МГ 0254	г. Благовещенск, Ромашковая ул. от ул. Центральной до ул. Березовой	0,33		0,33
255.	10 401 ОП МГ 0255	г. Благовещенск, ул. Садовая (м/у пер. Транспортным и воинской частью)	1,12	1,12	
256.	10 401 ОП МГ 0256	г. Благовещенск, ул. Светлая (м/у ул. Театральной и ул. Островского)	0,49		0,49
257.	10 401 ОП МГ 0257	г. Благовещенск, ул. Свободная (от ул. Мухина до ул. Пушкина)	2,87	0,50	2,37
258.	10 401 ОП МГ 0258	г. Благовещенск, ул. Северная (от ул. Октябрьской до ул. Красноармейской)	0,23		0,23
259.	10 401 ОП МГ 0259	г. Благовещенск, ул. Северная (от ул. Октябрьской до ул. Лазо)	5,09	2,36	2,73
260.	10 401 ОП МГ 0260	г. Благовещенск, ул. Соколовская (от ул. Чайковского до ул. Соколовской, 48)	0,63	0,42	0,21
261.	10 401 ОП МГ 0261	г. Благовещенск, ул. Станционная (м/у ул. Театральной и ул. Пионерской)	1,32		1,32

262.	10 401 ОП МГ 0262	г. Благовещенск, ул. Строителей (от ул. Театральной до ул. Строителей, 109)	1,23	0,87	0,36
263.	10 401 ОП МГ 0263	г. Благовещенск, ул. Студенческая (от ул. Загородной до ул. Воронкова)	2,63	2,63	
264.	10 401 ОП МГ 0264	г. Благовещенск, ул. Театральная (от ул. Краснофлотской до ст. Моховая Падь)	13,14	13,14	
265.	10 401 ОП МГ 0265	г. Благовещенск, ул. Текстильная (от ул. Театральной до ул. Новотроицкое шоссе)	1,82	1,62	0,20
266.	10 401 ОП МГ 0266	г. Благовещенск, ул. Тенистая (от ул. Калинина до ул. Чайковского)	2,13	2,03	0,10
267.	10 401 ОП МГ 0267	г. Благовещенск, ул. Тепличная (ул. Игнатьевское шоссе до ул. Воронкова)	0,63	0,63	
268.	10 401 ОП МГ 0268	г. Благовещенск, ул. Тополиная (от ул. Чайковского до ул. Тополиной, 61)	1,32	0,28	1,04
269.	10 401 ОП МГ 0269	г. Благовещенск, ул. Трудовая (от ул. Краснофлотской до ул. Мостостроителей)	5,07	1,40	3,67
270.	10 401 ОП МГ 0270	г. Благовещенск, ул. Фрунзе (от ул. Театральной до ул. Первомайской)	1,45	1,21	0,24
271.	10 401 ОП МГ 0271	г. Благовещенск, ул. Хвойная	0,57		0,57
272.	10 401 ОП МГ 0272	г. Благовещенск, ул. Центральная от ул. Театральной до ул. Дальней	0,97		0,97
273.	10 401 ОП МГ 0273	г. Благовещенск, ул. Центральная от ул. Песчаной до ул. Дальней	0,59		0,59
274.	10 401 ОП МГ 0274	г. Благовещенск, ул. Чайковского (от ул. Краснофлотской до П.Морозова)	7,31	7,31	
275.	10 401 ОП МГ 0275	г. Благовещенск, ул. Чайковского, кв. 352, 717, 718	1,56	1,56	
276.	10 401 ОП МГ 0276	г. Благовещенск, ул. Чехова (от ул. Б. Хмельницкого до ул. Пушкина)	2,91	0,95	1,96
277.	10 401 ОП МГ 0277	г. Благовещенск, ул. Чигиринская (м/у ул. Дальней и ул. Чигиринской, 43)	0,56		0,56
278.	10 401 ОП МГ 0278	г. Благовещенск, ул. Шафира (от ул. Театральной до ул. Трудовой)	0,48		0,48
279.	10 401 ОП МГ 0279	г. Благовещенск, ул. Шафира (от ул. Муравьева-Амурского до ул. Трудовой)	0,12	0,12	
280.	10 401 ОП МГ 0280	г. Благовещенск, ул. Шевченко (от ул. Краснофлотской до ул. Шевченко, 171)	3,25	3,11	0,14
281.	10 401 ОП МГ 0281	г. Благовещенск, ул. Шилова (от ул. Театральной до ул. Трудовой)	0,48		0,48
282.	10 401 ОП МГ 0282	г. Благовещенск, ул. Шимановского	4,57	1,90	2,67

		(от ул. Краснофлотской до ул. Конечной)			
283.	10 401 ОП МГ 0283	г. Благовещенск, ул. Широкая (м/у ул. Кузнечной и ул. Широкой, 2; м/у ул. Островского и ул. Широкой, 199)	0,72	0,09	0,63
284.	10 401 ОП МГ 0284	г. Благовещенск, ул. Школьная (от Новотроицкого шоссе до ул. Театральной)	2,48	2,48	
285.	10 401 ОП МГ 0285	г. Благовещенск, ул. Энергетическая	0,76	0,44	0,32
286.	10 401 ОП МГ 0286	г. Благовещенск, ул. Энтузиастов от ул. Придорожной до ул. Театральной	0,39		0,39
287.	10 401 ОП МГ 0287	г. Благовещенск, ул. Энтузиастов от ул. Песчаной до ул. Придорожной	0,96		0,96
288.	10 401 ОП МГ 0288	Моховая Падь - Белогорье	10,60		10,60
289.	10 401 ОП МГ 0289	Подъезд к с. Плодопитомник	1,30	1,30	
290.	10 401 ОП МГ 0290	г. Благовещенск, ул. Пограничная, д. 183			
291.	10 401 ОП МГ 0291	Перекресток ул. Калинина - Игнатьевского шоссе - Новотроицкого шоссе - ул. Магистральной с круговым движением	0,74	0,74	
292.	15 401 ОП МГ 0292	г. Благовещенск, с. Садовое, подъезд к ГАУ АО Благовещенский детский дом	0,1		0,1
293.	15 401 ОП МГ 0293	г. Благовещенск, подъезд к Поклонному кресту казакам-первопоселенцам (от автодороги Благовещенск - Верхнеблаговещенское)	0,55		0,55
294.	15 401 ОП МГ 0294	г. Благовещенск, с. Белогорье, проезд от ул. Луговой до горнолыжного центра	1,45		1,45
	Всего		404,50	237,78	166,72

Плотность улично-дорожной сети (далее – УДС) городского округа город Благовещенск с учетом общей площади территории 35309,2 га и указанной протяженностью УДС составляет: 1,14 км/км^2. Согласно материалам Генерального плана плотность УДС в границах застроенной территории городского округа составляет 6,189 км/км^2. Плотность магистральной УДС города Благовещенска составляет 3,28 км/км^2.

Данный показатель превышает рекомендованные показатели утверждённых Нормативов градостроительного проектирования города Благовещенска (далее – НГП города Благовещенска).

Ширина проезжих частей улиц и дорог города Благовещенска колеблется в пределах 6-25 м, движение транспорта осуществляется по одной, двум и трем полосам движения в каждом направлении.

Пересечение с подъездными железнодорожными путями осуществляется по множеству регулируемых и нерегулируемых переездов. Пересечение с главными и станционными железнодорожными путями осуществляется по шести путепроводам – на ул. Студенческая, ул. Магистральная (в районе

ул. Гражданская и в районе ул. Чайковского) и ул. Театральная, в с. Белогорье, в районе ул. Призейская (железнодорожные пути проходят в верхнем уровне, автомобильная дорога в нижнем уровне), а также по следующим регулируемым и нерегулируемым железнодорожным переездам:

регулируемый переезд на ул. Нагорная;

регулируемый переезд на ул. Красноармейская;

регулируемый переезд на ул. Мухина;

регулируемый переезд на ул. Калинина;

регулируемый переезд на ул. Чайковского (в районе ул. Пушкина);

нерегулируемый переезд на ул. Заводская;

регулируемый переезд на ул. Октябрьская;

регулируемый переезд на ул. Амурская;

регулируемый переезд на ул. Ленина;

регулируемый переезд на ул. Чайковского (в районе ст. Благовещенск-порт и Речного вокзала г. Благовещенска);

регулируемый переезд на ул. Соколовского;

регулируемый переезд на ул. Чайковского (в районе д. 315 по ул. Чайковского);

регулируемый переезд на ул. Пограничная;

регулируемый переезд в районе ст. Моховая Падь;

регулируемый переезд в районе ст. Белогорье;

регулируемый переезд в районе ст. Призейская;

регулируемый переезд в районе д. 103\1 по ул. Тенистая;

регулируемый переезд в районе д. 141Б по ул. Тенистая.

Улично-дорожная сеть города в настоящий момент имеет следующие основные искусственные сооружения:

металлический мост через р. Зея (Зейский мост). Протяженность 1 770 м;

железобетонный мост через р. Бурхановка на ул. Лазо;

железобетонный мост через р. Бурхановка с водопропускными трубами на ул. Чайковского;

железобетонный мост через р. Бурхановка с водопропускными трубами на ул. Театральная;

железобетонный мост через р. Бурхановка с водопропускными трубами на ул. Кузнечная;

железобетонный мост через р. Бурхановка с водопропускными трубами на ул. Октябрьская;

железобетонный мост через р. Бурхановка с водопропускными трубами на ул. Островского;

железобетонный мост через р. Бурхановка с водопропускными трубами на ул. 50 лет Октября;

железобетонный мост через р. Бурхановка с водопропускными трубами на ул. Пионерская;

железобетонный мост через р. Бурхановка с водопропускными трубами на ул. Шевченко;

железобетонный мост через р. Бурхановка с водопропускными трубами на ул. Ломоносова;

железобетонный мост через р. Бурхановка с водопропускными трубами на ул. Забурхановская;

железобетонный мост через р. Бурхановка с водопропускными трубами на ул. Пролетарская;

железобетонный мост через р. Чигири на Новотроицком шоссе;

железобетонный мост через р. Чигири на ул. 50 лет Октября;

железобетонный мост через р. Чигири на ул. Театральная;

железобетонный мост через р. Чигири на ул. Чайковского;

железобетонный мост через ручей на ул. Ленина (в районе д. 315);

железобетонный мост через руч. Буяновский на ул. Горная (пос. Моховая Падь);

железобетонный мост через руч. Буяновский на ул. Железнодорожная (пос. Моховая Падь);

железобетонный мост через руч. Буяновский в районе птицефабрики (пос. Моховая Падь);

дамба на остров Большой Белогорский;

железобетонный мост через ручей к западу от ст. Белогорье;

железобетонный мост через руч. Белогорский на ул. Подгорная (с. Белогорье);

железобетонный мост через руч. Безымянка севернее п. Мухинка.

Единственная в городе Благовещенске двухуровневая развязка расположена на пересечении ул. Магистральная и ул. Театральная. Ул. Магистральная имеет пересечение с ул. Чайковского, выполненное в разных уровнях без возможности взаимного съезда или заезда.

Кольцевые (саморегулируемые) пересечения устроены на следующих пересечениях:

пересечение съездов с ул. Магистральная с ул. Театральная;

пересечение ул. Калинина, ул. Магистральная, Игнатьевского шоссе и Новотроицкого шоссе.

Одностороннее движение организовано на следующих улицах и их участках:

пер. А. Волошина по направлению от ул. 50 лет Октября до ул. Пионерская;

пер. Рёлочный, по направлению от ул. Мухина до ул. Калинина;

ул. Пионерская, по направлению от ул. Красноармейская до ул. Октябрьская;

ул. Пионерская, по направлению от ул. Гражданская до ул. Магистральная.

164 пересечения УДС г. Благовещенска оборудованы светофорными объектами. Их перечень приведен ниже в таблице 1.5.2.

Таблица 1.5.2. Перечень светофорных объектов на УДС г. Благовещенска

№ п/п	Местоположение светофорного объекта
1	ул. Ленина - ул. Лазо
2	ул. Лазо - ул. Амурская

3	ул. Чайковского - ул. Ленина
4	ул. Чайковского - ул. Зейская
5	ул. Чайковского - ул. Амурская
6	ул. Чайковского - ул. Горького
7	ул. Чайковского - ул. Конная
8	ул. Театральная - ул. Ленина
9	ул. Театральная - ул. Зейская
10	ул. Театральная - ул. Амурская
11	ул. Театральная - ул. Горького
12	ул. Театральная - ул. Конная
13	ул. 50 лет Октября - ул. Зейская
14	ул. 50 лет Октября - ул. Амурская
15	ул., 50 лет Октября - ул. Горького
16	ул. 50 лет Октября - ул. Красноармейская
17	ул., 50 лет Октября - ул. Октябрьская
18	ул. 50 лет Октября - ул. Конная
19	ул. 50 лет Октября - ул. Тенистая
20	ул. 50 лет Октября - ул. Магистральная
21	ул. 50 лет Октября - ул. Гражданская
22	ул. Пионерская - ул. Зейская
23	ул. Пионерская - ул. Амурская
24	ул. Политехническая - ул. Зейская
25	ул. Шевченко - ул. Ленина
26	ул. Шевченко - ул. Амурская
27	ул. Шевченко - ул. Зейская
28	ул. Шевченко - ул. Горького
29	ул., Шевченко - ул. Красноармейская
30	ул. Шевченко - ул. Ломоносова
31	ул. Шевченко - ул. Пролетарская
32	ул., Калинина - ул. Ленина
33	ул. Калинина - ул. Зейская
34	ул. Калинина - ул. Амурская
35	ул. Калинина - ул. Горького
36	ул. Калинина - ул. Красноармейская
37	ул. Калинина - ул. Октябрьская
38	ул. Калинина - ул. Северная
39	ул. Калинина - ул. Ломоносова
40	ул. Калинина - ул. Пролетарская
41	ул. Театральная - ул. Октябрьская
42	ул. Театральная - ул. Соколовская
43	ул. Калинина - ул. Тенистая
44	ул. Мухина - ул. Ленина
45	ул. Мухина - ул. Горького
46	ул. Мухина - ул. Красноармейская
47	ул. Мухина - ул. Северная
48	ул. Мухина - ул. Пролетарская
49	ул. Мухина - Игнатьевское шоссе
50	ул. Мухина - ул. Зейская
51	ул. Загородная - ул. Красноармейская
52	ул. Дьяченко - ул. Игнатьевское шоссе
53	ул. Студенческая - ул. Игнатьевское шоссе
54	ул. Студенческая - ул. Институтская
55	ул. Ленина - ул. Комсомольская
56	ул. Горького - ул. Политехническая
57	ул. Театральная - ул. Свободная
58	ул. Театральная (СОШ № 15)
59	ул. Новотроицкое шоссе - уд. Институтская
60	ул. Новотроицкое шоссе - ул. Воронкова
61	ул. Кантемирова - ул. Институтская
62	ул. Загородная - ул. Северная

63	ул. Лазо - ул. Горького
64	ул. Театральная - ул. Заводская
65	ул. Театральная - ул. Кольцевая
66	ул. Кузнечная - ул. Горького
67	ул. Кузнечная - ул. Октябрьская
68	ул. Трудовая - ул. Ленина
69	ул. Шимановского - ул. Зейская
70	ул. Шимановского - ул. Амурская
71	ул. Шимановского - ул. Горького
72	ул. Островского - ул. Ленина
73	ул. Пионерская - ул. Горького
74	ул. Пионерская - ул. Красноармейская
75	ул. Шевченко - ул. Октябрьская
76	ул. Калинина - ул. Забурхановская
77	ул., Мухина - ул. Октябрьская
78	ул. Институтская - ул. Дьяченко
79	ул. Шевченко - ул. Тенистая
80	ул. Ленина – ДОРА
81	ул. 50 лет Октября - ул. Кольцевая
82	ул. Пионерская - ул. Текстильная
83	ул. Артиллерийская - ул. Горького
84	ул. Загородная - ул. Октябрьская
85	ул. Институтская, 10
86	ул. Лазо - ул. Зейская
87	ул. Ленина - ул. Кузнечная
88	ул. Амурская - ул. Кузнечная
89	ул. Горького - ул. Загородная
90	ул. Театральная 185 (кадетский корпус)
91	ул. Чайковского - ул. Октябрьская
92	ул. Институтская - ул. Василенко
93	ул. Театральная (СОШ № 5)
94	ул. 50 лет Октября - ул. Текстильная
95	ул. Первомайская - ул. Ленина
96	ул. Первомайская - ул. Амурская
97	ул. Кольцевая, 32 - ул. Шимановского
98	ул. Мухина (т/ц «Острова»)
99	ул. Чайковского (район ул. Пушкина)
100	ул. Кантемирова (СОШ № 28)
101	ул. Северная - ул. Чайковского
102	ул. Шимановского - ул. Ленина
103	Игнатьевское шоссе - ул. Кантемирова
104	ул. Воронкова, 25 (Перинатальный центр)
105	Игнатьевское шоссе (район АмГУ)
106	ул. Трудовая - ул. Зейская
107	ул. Островского - ул. Красноармейская
108	ул. 50 лет Октября - ул. Ленина
109	ул. Пионерская - ул. Октябрьская
110	ул. Б. Хмельницкого - ул. Зейская
111	ул. Б. Хмельницкого - ул. Амурская
112	ул. Б. Хмельницкого - ул. Октябрьская
113	ул. Комсомольская - ул. Зейская
114	ул. Игнатьевское шоссе - ул. Василенко
115	ул. Воронкова - ул. Василенко
116	ул. Чайковского (СОШ №18)
117	ул. П. Морозова - пер. Южный
118	ул. Трудовая - ул. Октябрьская
119	ул. Островского - ул. Зейская
120	ул. 50 лет Октября («Амурская ярмарка»)
121	ул., 50 лет Октября, 204
122	ул. Зейская,206

123	ул. Мухина (Амурснабсбыт)
124	ул. Красноармейская, 194
125	ул. Ленина, 285
126	ул. Институтская (СОШ №16)
127	ул. Новотроицкое шоссе (парк «Дружба»)
128	ул. Василенко (Областная больница)
129	ул. Мухина - ул. Амурская
130	ул. 50 лет Октября - ул. Зеленая
131	ул. Студенческая - ул. Промышленная
132	ул. Ленина - ул. Политехническая
133	ул. Амурская - ул. Трудовая
134	ул. Зейская - ул. Кузнечная
135	ул. Горького - ул. Б. Хмельницкого
136	ул. Красноармейская - ул. Б.Хмельницкого
137	ул. Новотроицкое шоссе (м/р «Европейский»)
138	ул. Чайковского, 131 (СОШ №17)
139	ул. Ленина, 196 (СОШ № 22)
140	ул. Дьяченко, 4 (СОШ № 9)
141	ул. 50 лет Октября, 62 (СОШ № 27)
142	ул. Амурская - ул. Комсомольская
143	ул. Комсомольская - ул. Горького
144	ул. Ленина - ул. Пушкина
145	ул. Зейская -ул. Пушкина
146	ул. Зейская - ул. Партизанская
147	ул. Ленина, 158 (ДВОКУ)
148	ул. Чайковского, 207
149	ул. Чайковского - ул. Фрунзе
150	ул. Студенческая, 47
151	ул. Зейская - ул. Артиллерийская
152	ул. Кузнечная - ул. Конная
153	ул. 50 лет Октября - ул. Высокая
154	ул. Чайковского - ул. Заводская
155	ул. Муравьева-Амурского - ул. Строителей
156	ул. Зеленая (Мед. колледж)
157	ул. Артиллерийская - ул. Амурская
158	ул. Театральная-ул. Красноармейская
159	ул. Островского - ул. Октябрьская
160	ул. Зейская-ул. Батарейная
161	ул. Кантемирова, 6 (СОШ № 13)
162	ул. Ленина - пер. Пограничный
163	ул. Амурская - ул. Политехническая
164	ул. Артиллерийская - ул. Красноармейская
165	ул. Текстильная, 116
166	ул. Текстильная, 120
167	ул. Воронкова - ул. Студенческая
168	ул. Муравьева-Амурского, 17
169	ул. Воронкова - ул. Кантемирова
170	ул. Театральная - ул. Северная

Сложившаяся сеть дорог в основном отвечает современным требованиям. Однако в связи с ростом численности населения, ростом уровня автомобилизации нагрузка на УДС с каждым годом возрастает. При возникновении различных временных ограничений, вызванных ремонтом дорог, дорожно-транспортными происшествиями (далее – ДТП) и иными обстоятельствами на магистральных улицах возникают затруднения, которые не являются систематическими. Большой планировочной проблемой для города является наличие многочисленных подъездных путей, отходящих от упомянутых выше железнодорожных станций к производственным площадкам. Столь же актуально наличие пересечений

с этими подъездными путями в одном уровне – железнодорожных переездов. Наиболее остро обстоит ситуация на регулируемых переездах через железнодорожные пути на ул. Калинина и ул. Мухина. Через этот участок осуществляется интенсивное движение автомобилей и общественного транспорта.

Основными недостатками существующей УДС являются:

разрыв северного, западного планировочных районов с центральным планировочным районом железнодорожной линией, перегруженность, низкая пропускная способность существующих связей по улицам Студенческая, Мухина, Калинина, Театральной и Чайковского. Отсутствие двухуровневых пересечений на некоторых из указанных выше улицах;

недостаточная пропускная способность мостового перехода через р. Зея. Отсутствие второй переправы через р. Зея;

недостаточная пропускная способность ряда магистральных улиц общегородского значения с учётом возрастающего транспортного спроса;

отсутствие обходных дорог для пропуска транзитного и грузового транспорта;

большая часть пересечений УДС не имеет выделенных полос для поворотов налево и направо, направляющих устройств;

неудовлетворительное техническое состояние ряда улиц, дорог и искусственных сооружений;

высокий процент улиц и дорог, имеющих грунтовое покрытие.

К основным параметрам дорожного движения относятся: интенсивность дорожного движения, состав транспортных средств, средняя скорость движения транспортных средств, среднее количество транспортных средств в движении, приходящееся на один километр полосы движения (плотность движения), уровень (коэффициент) загрузки дорог движением.

Для определения основных параметров дорожного движения на территории городского округа город Благовещенск было проведено натурное обследование интенсивности и состава транспортных потоков. По результатам обследования разрабатывается статическая транспортная макромодель города, на основе которой определяются остальные параметры: средняя скорость движения и коэффициент загрузки дорог движения.

В таблице 1.5.3 представлены основные параметры дорожного движения, полученные в результате натурного обследования и моделирования.

Таблица 1.5.3. Основные параметры дорожного движения в городе Благовещенске

Улица	Максимальная интенсивность по данным натурного обследования, тс/час	Максимальная интенсивность по результатам моделирования, тс/час	Максимальная загрузка движением по результатам моделирования, %	Средняя скорость по результатам моделирования, км/ч
ул. Ленина (участок от ул. Мухина до ул. Лазо)	1267	1114	85	42
ул. Горького (от ул. Мухина до ул. Лазо)	1394	1133	77	33
ул. Октябрьская (от ул. Мухина до ул. Театральная	1007	928	74	55
ул. Тенистая (от ул. Калинина до ул. 50 лет Октября)	259	627	97	41
Игнатьевское ш. (от ул. Тепличная до ул. Магистральная)	1332	921	70	44
ул. Магистральная (от ул. Калинина до ул. Театральная)	999	998	49	41
Зейский мост	821	851	65	49
ул. Институтская	1006	1384	69	58
ул. Текстильная (от Новотроицкого ш. до ул. 50 лет Октября)	1110	1367	85	31
ул. Воронкова	868	1060	92	36
ул. Кольцевая	732	1416	87	45
ул. Студенческая	961	1141	39	56
ул. Загородная	954	1347	64	42
ул. Мухина	1075	1606	76	34
ул. Калинина	1850	2412	66	42
Новотроицкое ш. (от ул. Воронкова до ул. Магистральная)	1098	1604	62	39
ул. 50 лет Октября (от ул. Ленина до ул. Тенистая)	705	1168	58	32
ул. 50 лет Октября (от ул. Магистральная до ул. Шафира)	479	467	48	45
ул. Театральная (от ул. Ленина до ул. Магистральная)	2034	2201	85	44
ул. Театральная (от ул. Магистральная до ул. Кольцевая)	600	577	98	31
ул. Чайковского (от ул. Ленина до ул. Магистральная	959	1223	58	33

В связи с недостаточностью финансирования дорожного хозяйства эксплуатационное состояние значительной части улиц по отдельным параметрам перестало соответствовать требованиям нормативных документов и технических регламентов. Наблюдается износ дорожной одежды, бортового камня, технических средств организации дорожного движения, искусственных сооружений.

Возросли материальные затраты на содержание УДС в связи с необходимостью проведения значительного объема работ по капитальному ремонту.

По данным муниципальной программы «Развитие транспортной системы города Благовещенска» в настоящее время более 52 % автомобильных дорог общего пользования местного значения не соответствует нормативным требованиям транспортно-эксплуатационных характеристик.

Одними из основных причин несоответствия технического состояния автомобильных дорог общего пользования местного значения современным условиям являются ежегодно накапливающийся «недоремонт» существующей сети автомобильных дорог общего пользования местного значения, а также недостаточная степень ее развития. Ежегодно капитальный ремонт дорог на территории города Благовещенска проводится ниже нормативных показателей в среднем от 2 до 5 километров, что недостаточно для поддержания УДС в нормальном состоянии. В сложившихся условиях автомобильные дороги общего пользования местного значения поддерживаются только благодаря мерам по их содержанию. Ситуация усугубляется тем, что по территории города Благовещенска проходит международный транзитный транспортный поток, обеспечивающий регулярное движение между двумя странами: КНР и Российской Федерацией.

1.6. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации городского округа, обеспеченность парковками (парковочными местами)

В связи с отсутствием требуемых данных оценка парка транспортных средств и уровня автомобилизации городского округа проводилась на основании имеющихся сведений в документах территориального планирования, НГП город Благовещенска, иной документации и данных иных открытых источников информации.

По данным Генерального плана автомобильный парк города по состоянию на июль 2013 года состоял из 77429 автомобилей, среди которых 12983 грузовых, 1768 автобусов, 54565 легковых автомобилей. В личной собственности граждан находится 7702 грузовых автомобиля, 846 автобусов, 51667 легковых автомобилей. Уровень автомобилизации к 2011 году достиг 275,3 автомобиля/1000 человек. Прогнозный уровень автомобилизации на срок первой очереди реализации Генерального плана 2022 года достигнет 400 автомобилей на 1000 человек, а к 2034 году – 500 автомобилей.

По материалам Проекта организации дорожного движения на УДС муниципального образования города Благовещенска, разработанного ООО «Институт Системотехники» г. Омск по состоянию на 2012 г., уровень автомобилизации составлял 250 автомобилей/1000 человек.

В утверждённых нормативах градостроительного проектирования Амурской области (далее – РНГП) содержится следующая информация об уровне автомобилизации: 257,7 автомобилей/1000 человек по состоянию на 01.01.2010 г., 400 автомобилей/1000 человек – прогнозный уровень автомобилизации на 2020 год, 500 автомобилей/1000 человек – прогнозный уровень автомобилизации на 2030 год.

В НГП города Благовещенска, Правилах землепользования и застройки муниципального образования города Благовещенска сведений об уровне автомобилизации не имеется. По данным аналитического агентства «Автостат» на 1 июля 2016 г. уровень автомобилизации в целом по Амурской области составил 239 автомобилей/1000 жителей. По данным территориального органа Федеральной службы государственной статистики число собственных легковых автомобилей в Амурской области составило 287,8 автомобилей на 1000 человек населения в 2018 году.

Сводные данные по уровню автомобилизации из вышеперечисленных источников сведены в таблицу 1.6.1.

Таблица 1.6.1. Сводные данные по уровню автомобилизации

Источник	Существующий уровень автомобилизации, авт./100 чел.	Прогнозный уровень автомобилизации на первый прогнозный период, авт./100 чел.	Прогнозный уровень автомобилизации на второй прогнозный период, авт./100 чел.
Генеральный план	275,3 (2011 г.)	400 (2022 г.)	500 (2034 г.)
Проект организации дорожного движения	250 (2012 г.)	-	-
РНГП	257,7 (2010 г.)	400 (2020 г.)	500 (2030 г.)
Исследование аналитического агентства «Автостат»	239 (2016 г.)	-	-
Федеральная служба государственной статистики	287,8 (2018 г.)	-	-

Ввиду разрозненности собранных показателей уровня автомобилизаций для использования в дальнейших расчетах, а также при разработке существующей транспортной модели существующий уровень автомобилизации в городе Благовещенске принимается равным 310 автомобилей/1000 человек, что несколько превышает наиболее свежий официальный показатель от Федеральной службы государственной статистики по Амурской области. Превышение объясняется превосходством значения данного показателя для областного центра Амурской области города Благовещенска над непосредственно иной территорией Амурской области.

В городе Благовещенске наблюдается недостаток организованного парковочного пространства. Улицы города недостаточно обеспечены парковочными местами, автомобили в основном стоят на обочине проезжей части

дороги, что затрудняет проезд автотранспорта. На некоторых улицах в центральной части города, таких как Ленина, Зейская, Амурская, Горького, Красноармейская, Октябрьская, Пушкина, Чайковского, Политехническая, Театральная, Кузнечная, Трудовая, Шимановского, Островского, Шевченко, Богдана Хмельницкого, Калинина, Комсомольская, Мухина и других организованы парковочные карманы.

Наибольший дефицит парковочных мест наблюдается в районе Благовещенского автовокзала, квартале центрального рынка (ул. Пионерская – ул. Октябрьская – ул. Шевченко – ул. Красноармейская), в районе зданий Правительства Амурской области, администрации города Благовещенска, в районе набережной р. Амур.

Жители индивидуальных жилых домов оставляют автомобили, как правило, на территории своих земельных участков, жители многоквартирных жилых домов оставляют свои автомобили на придомовой территории. Нередко в последнем случае автомобили препятствуют передвижению пешеходов во дворах многоквартирных домов. В тех дворах, где отсутствует благоустройство возникает хаотичная парковка автомобилей на газонах, что приводит к загрязнению территории дворов.

Для длительного хранения автомобилей на территории города Благовещенска имеются гаражные кооперативы. Основные массивы таких кооперативов расположены в следующих местах:

в районе авторынка (северо-западнее пересечения ул. Воронкова и Новотроицкого ш.);

к западу от пересечения ул. Тепличная и ул. Воронкова;

в районе д. 19Б по ул. Студенческая;

в районе д. 15В и 17В по ул. Нагорная;

в районе д. 4 по ул. Железнодорожная;

к северу от д. 217 по ул. Ленина;

в районе д.14 по ул. Краснофлотская;

в районе д. 1/1 по ул. Ломоносова;

в районе д. 45 по ул. Станционная;

к западу от д. 119 по ул. Мостовая;

в районе д. 175/1 по ул. Чайковского;

в районе д. 186 по ул. Политехническая;

в районе д. 208 по ул. Шимановского;

в районе д. 10 по ул. Зелёная;

в районе д. 124, 126 по ул. Пограничная;

к западу и востоку от квартала «городок птицефабрики».

Современные методы организации постоянного хранения автотранспорта – многоярусные парковки, внеуличные парковки, в том числе автоматические – практически не развиты. Платное парковочное пространство отсутствует.

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

Система общественного транспорта города Благовещенска представлена исключительно автобусным транспортом. С 1979 года до августа 2016 года в городе действовала троллейбусная система, которая была закрыта из-за нерентабельности. Железнодорожный и водный виды транспорта во внутригородских перевозках не задействованы.

По состоянию на 01.11.2019 г. в соответствии с Реестром муниципальных маршрутов регулярных перевозок муниципального образования города Благовещенска (в редакции постановления администрации города Благовещенска от 11.09.2019 № 3093) (далее – Реестр маршрутов), перевозка пассажиров осуществляется по 37 муниципальным маршрутам регулярных перевозок, в том числе:

по 28 регулярным маршрутам;

по 3-м временным маршрутам к местам захоронений (перевозка осуществляется четыре дня и приурочена ко дню памяти и скорби);

по 6-ти сезонным (садоводческим) маршрутам (перевозка осуществляется в период с апреля по октябрь).

В соответствии с заключенными договорами на территории города перевозку пассажиров осуществляют:

1. МП «Автоколонна 1275». Адрес: г. Благовещенск, ул. Калинина, 114. Предприятие обслуживает муниципальные маршруты № 1, 2К, (2Кт), 5, 8, 11, 15, 20, 22, 23, 28, 16С, 40С, 43С. Дополнительно предприятие осуществляет перевозку по 14 школьным маршрутам; пригородным маршрутам № 100, 101У, 106; межмуниципальному маршруту Благовещенск-Белогорск.

2. ООО «Пассажирская транспортная компания». Адрес: г. Благовещенск, ул. Политехническая, 114, оф. 3. Предприятие обслуживает маршруты № К, 7.

3. 58 индивидуальных предпринимателей. Обслуживают маршруты № К, 2 (2А), 3, 4, 5, 9, 11, 12, 13, 19, 24, 25, 26, 30, 31, 36 (36 «О»), 38, 39, 41С, 44, 46С.

Контроль за работой перевозчиков осуществляется путем использования спутникового навигационного оборудования GPS/ГЛОНАСС (проверяется соблюдение расписания и маршрута следования), а также путём проведения ежедневных выездных проверок (проверяется наличие путевых листов, чистоты транспортных средств, наличия наглядной информации для пассажиров и т.д.). Контроль осуществляется как в режиме реального времени, так и за прошедший период (информация на сервере хранится до одного года).

В соответствии с Реестром маршрутов на всех 37 маршрутах перевозка пассажиров осуществляется по регулируемому тарифу. Оплата проезда осуществляется наличными средствами, при помощи банковских карт, транспортных карт, в том числе карт школьника и студента.

На всех маршрутах обеспечен проезд отдельной категории граждан, имеющих льготы на проезд на пассажирском транспорте общего пользования, установленных федеральными законами и законами Амурской области, по Единому социальному проездному билету.

Дополнительно, на территории города Благовещенска для проезда в транспорте общего пользования по муниципальным маршрутам города

Благовещенска установлены меры социальной поддержки для пенсионеров по старости, не имеющих льгот на проезд на пассажирском транспорте общего пользования, установленных федеральными законами и законами Амурской области.

Решением Благовещенской городской Думы от 23.12.2021 № 34/133 «Об установлении мер социальной поддержки граждан по оплате проезда и провоза багажа в транспорте общего пользования на территории города Благовещенска» установлена с 1 января 2022 года по 31 декабря 2022 года дополнительная мера социальной поддержки в виде предоставления возможности приобретения ежемесячных льготных проездных билетов стоимостью 390 рублей для проезда в муниципальном транспорте общего пользования по муниципальным маршрутам регулярных перевозок. Данный проездной билет приобретается в МП «Автоколонна 1275» и действует в муниципальных автобусах муниципальных маршрутов регулярных перевозок № 1, 5, 11, 15, 20, 22, 23, 26, 28.

Так же в соответствии с решениями Благовещенской городской Думы ежегодно предоставляется отдельным категориям граждан дополнительная мера социальной поддержки по оплате за проезд в автобусах, следующих к местам расположения садовых участков.

Стоимость разовой поездки на автобусах в г. Благовещенске в 2019 году составляла 25 руб., в 2022 году составляет 31 руб.

Сведения о муниципальных маршрутах регулярных перевозок в городе Благовещенске взяты из Реестра маршрутов.

Для обслуживания муниципальных маршрутов привлечено 367 автобусов.

Анализ пассажиропотоков в динамике за 5 лет (2015-2019 гг.) производится в графическом виде, в виде диаграмм (рис. 1-11, 1-12, 1-13).



Рисунок 1-11.Объем перевезенных пассажиров МП «Автоколонна 1275» за 2015 – первое полугодие 2019 года

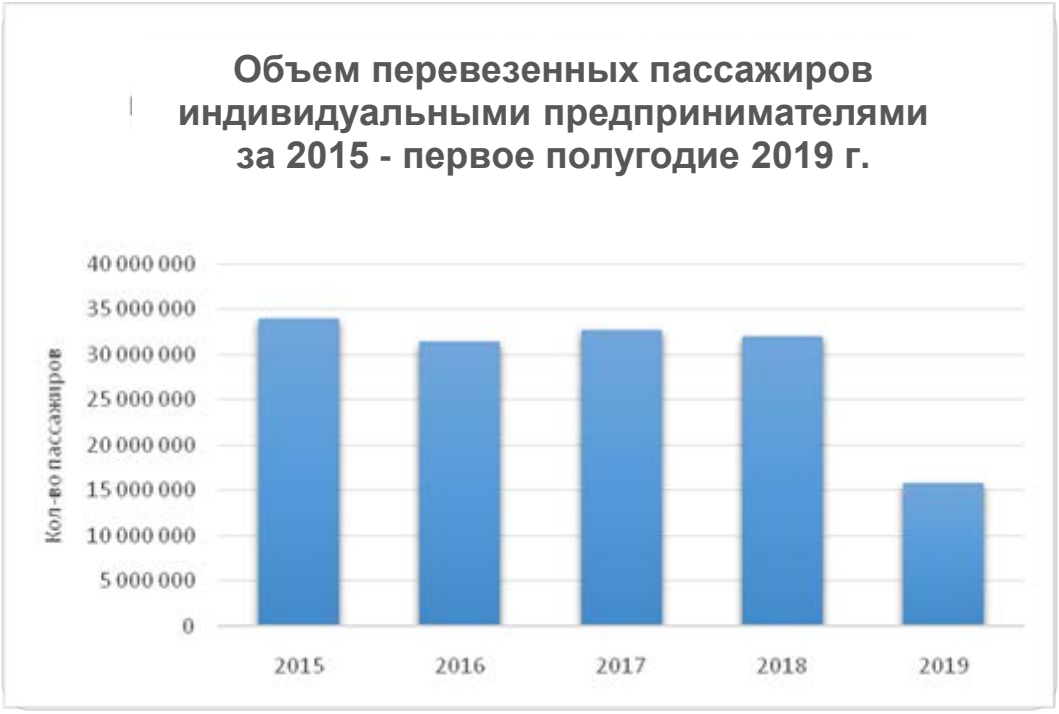


Рисунок 1-12.Объем перевезенных пассажиров индивидуальными предпринимателями за 2015 – первое полугодие 2019 года

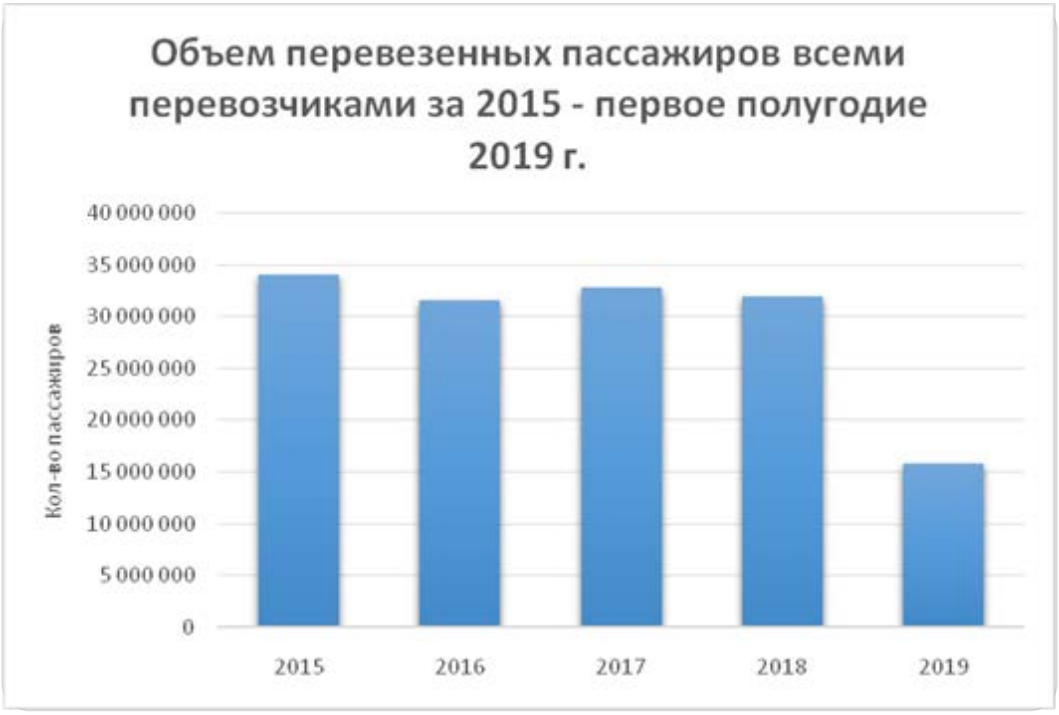


Рисунок 1-13. Объем перевезенных пассажиров всеми перевозчиками в г. Благовещенске за 2015 – первое полугодие 2019 года

Из представленных выше на рисунках 1-11 – 1-13 диаграмм видно, что в городе Благовещенске существует тенденция плавного снижения пассажиропотока, как и в целом по городу, так и у отдельных перевозчиков. В 2018 году доля пассажиропотока, перевезенного МП «Автоколонна 1275»

значительно сократилась по отношению к предыдущему году, в то время как доля пассажиропотока, перевезенного индивидуальными предпринимателями заметно выросла.

При организации работы пассажирского транспорта необходимо учитывать следующие вопросы:

оптимизация муниципальной маршрутной сети города Благовещенска, в том числе внесение изменений в действующие схемы движения автобусов;

пересмотр интервалов движения;

установление требований к автобусам;

целесообразность перевозки пассажиров по маршруту № 2К;

изменение вида регулярных перевозок, а именно перевод части маршрутов на нерегулируемый тариф.

Основными недостатками существующей маршрутной сети является: дублирование ряда маршрутов друг другом и отсутствие на маршрутах автобусов большой вместимости.

Основными причинами падения пассажиропотока на муниципальных маршрутах регулярных перевозок являются следующие недостатки системы общественного транспорта и сопутствующие факторы:

низкий уровень комфорта подвижного состава, отсутствие современных низкопольных автобусов большой вместимости, оборудованных системой кондиционирования, звуковыми и визуальными информационными системами и т.п.;

недоступность подвижного состава для отдельных категорий пассажиров: маломобильных групп населения, пассажиров в детских колясках, пассажиров с багажом;

отсутствие современной и комфортной инфраструктуры для ожидания транспорта на остановочных пунктах. Остановочные павильоны следует оборудовать информационными табло с показанием времени до прибытия ближайшего автобуса, стендами с информацией о маршрутах, оплате проезда, расписании движения. Остановочные павильоны следует оборудовать освещением, устройствами для зарядки мобильных устройств, точками беспроводного доступа в сеть «Интернет»;

несовершенство системы оплаты проезда. Отсутствие дифференциации по времени следования, количеству совершаемых пересадок, времени действия проездных документов;

низкая скорость движения автобусов вследствие того, что автобусы передвигаются по УДС города в общем потоке, а выделенные полосы для движения общественного транспорта отсутствуют;

ежегодно растущий уровень автомобилизации (отчасти является следствием недостатков системы общественного транспорта);

доступность рынка легковых такси, в том числе нелегальных перевозок;

регулярный рост тарифов на перевозки на регулярных муниципальных маршрутах.

В связи с наличием планов по оптимизации маршрутной сети транспорта общего пользования города Благовещенска в рамках разработки ПКРТИ дано проектное предложение по оптимизации маршрутной сети.

1.8. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Движение пешеходов происходит в основном по пешеходным дорожкам (тротуарам). В границах городской застройки УДС города в основном имеет пешеходные дорожки или тротуары, однако не везде они находятся в удовлетворительном техническом состоянии. За границей городской застройки, в кварталах, застроенных индивидуальными жилыми домами тротуары, как правило, отсутствуют. Движение пешеходов осуществляется по обочине, что приводит к рискам возникновения ДТП, в частности, наездов на пешеходов.

Крупнейшей пешеходной зоной, включающей в себя функции общественного пространства, является набережная р. Амур, тянущаяся вдоль ул. Краснофлотская на 2,7 км от ул. Театральная до стадиона «Амур» и далее. Набережная является основным рекреационным объектом города. Набережная так же совмещает в своей конструкции берегозащитные укрепления р. Амур. К набережной примыкают следующие пешеходные и рекреационные зоны: парк культуры и отдыха, площадь Победы, сквер ЦЭВД им. Белоглазова, сквер им. Фёдора Мухина, площадь Ленина и пространство вокруг Общественно-культурного центра.

На ул. Горького на участке от ул. Калинина до ул. Кузнечная разделительная полоса улицы используется в качестве пешеходной дорожки. Иных улиц, приспособленных исключительно под пешеходное движение, в городе Благовещенске нет.

Значительным достоинством УДС города Благовещенска является практически полное отсутствие внеуличных (подземных и надземных) пешеходных переходов. Два надземных пешеходных перехода, обеспечивающих возможность перехода железнодорожных путей, имеется на станциях Благовещенск и Моховая Падь, а единственный подземный переход расположен под улицей Театральная у пересечения с ул. Заводская. Переход улиц и дорог осуществляется по регулируемым и нерегулируемым пешеходным переходам в одном уровне с проезжей частью**,** что удобно для пешеходов, особенно для маломобильных групп населения, пешеходов с детьми и детскими колясками.

Основными недостатками пешеходной инфраструктуры являются:

частичное неудовлетворительное техническое состояние тротуаров на отдельных улицах и участках улиц;

несовершенство технических средств организации дорожного движения (далее – ТСОДД) в части отсутствия обозначения пешеходных переходов;

отсутствие искусственных неровностей в зоне некоторых пешеходных переходов, в том числе переходов в очагах аварийности;

отсутствие обозначенных пешеходных переходов по всем направлениям, возможных для данного пересечения УДС на некоторых перекрестках города Благовещенска.

Велосипедное движение в городе Благовещенске развито слабо. Велосипедная инфраструктура, включающая в себя велодорожки, выделенные полосы, велосипедные парковки практически отсутствует.

По состоянию на октябрь 2019 года имеются две велосипедные дорожки:

по ул. Краснофлотская, от начала набережной до ул. Уралова. Протяженность 1,5 км;

по Новотроицкому ш., от д. 23 до поворота на Моховую Падь. Протяженность 7,3 км.

Совокупность факторов таких как удачный плоский рельеф города, компактность города, большое количество молодежи, обучающихся в областном центре, будут способствовать развитию велосипедного движения, велосипедной культуры, а также здорового образа жизни. Однако на пути развития велосипедного движения стоит ряд серьезных проблем. В городе практически полностью отсутствует необходимая инфраструктура для велодвижения, обеспечивающая, в первую очередь, безопасность движения. Рост уровня автомобилизации при отсутствии велодорожек, выделенных велополос в последнее время негативно влияет на развитие велосипедного движения, возрастает количество ДТП в категории «наезд на велосипедиста».

Проектирование и устройство велосипедной инфраструктуры с «нуля» в условиях сложившейся исторической и современной застройки города, при том, что эта инфраструктура не была заложена изначально на разных периодах развития города, – сложная задача. Узкая проезжая часть на некоторых участках УДС, парковки, особенности расположения тротуаров, зеленые зоны и деревья на разделительной полосе между проезжей частью и тротуарами, остановки общественного транспорта, расположение опор линии освещения – все это необходимо учитывать при проектировании велодорожек. Перенос и переустройство данных объектов потребует значительных усилий организационного и финансового характера, однако эффект от реализации мероприятий по устройству велотранспортной инфраструктуры однозначно оправдает все усилия, направленные на их реализацию.

Развитая велосипедная инфраструктура способствует разгрузке автомобильных дорог в городе, разгружает общественный транспорт, способствует улучшению экологической ситуации, способствует развитию здорового образа жизни населения, способствует созданию нового качественного уровня городской среды.

В рамках разработки ПКРТИ дано проектное предложение по созданию велосипедной инфраструктуры и очередности этапов создания данной инфраструктуры (Приложение № 2 к ПКРТИ).

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

На сегодняшний день в городе Благовещенске нет специальных объездных дорог и коридоров для пропуска грузового и транзитного транспорта в обход

города. Грузовой транспорт стекается в город по вылетным магистралям и следует в общем потоке транспорта, что приводит к перегрузке УДС города, особенно в его центральной части.

По состоянию на октябрь 2019 года, согласно действующей схеме организации грузового движения в городе Благовещенске имеются следующие запреты на движения грузового транспорта:

ул. Ленина (участок от ул. Нагорная до ул. Театральная);

пер. Рёлочный (участок от ул. Комсомольская до ул. Калинина);

ул. Зейская (участок от ул. Калинина до ул. Чайковского);

ул. Амурская (участок от ул. Шевченко до ул. Трудовая);

ул. Горького (участок от ул. Больничная до ул. Загородная);

ул. Больничная (участок от ул. Зейская до ул. Красноармейская);

ул. Калинина (участок от ул. Краснофлотская до ул. Пролетарская);

ул. 50 лет Октября (участок от ул. Ленина до ул. Станционная);

ул. Трудовая (участок от ул. Краснофлотская до ул. Ленина, от ул. Конная до ул. Рабочая, от ул. Заводская до ул. Вокзальная);

ул. Театральная (участок от ул. Краснофлотская до ул. Октябрьская);

ул. Чайковского (участок от ул. Краснофлотская до ул. Ленина);

ул. Пушкина (участок от ул. Чайковского до ул. Ленина);

ул. Дьяченко;

ул. Институтская;

ул. Василенко.

Маршрут перевозки опасных грузов по территории города Благовещенска проходит следующим образом: ул. Театральная – ул. Северная – ул. Лазо – ул. Горького – ул. Первомайская.

Схема с обозначениями улиц, на которых действует запрет на движение грузового транспорта, а также схема движения транспортных средств с опасным грузом на территории г. Благовещенска представлена на рис. 1-14.



Рисунок 1-14. Участки УДС с запретом на движение грузового транспорта и маршрут движения транспортных средств с опасным грузом

Как видно по схеме, действующий запрет на движение грузового транспорта затрагивает не всю центральную часть города и иные кварталы с плотной жилой застройкой, требующие введения такого запрета с целью обеспечения безопасности участников дорожного движения и снижения негативного воздействия такого транспорта на окружающую среду. Дорожное хозяйство города Благовещенска обслуживает Муниципальное казенное предприятие города Благовещенска «Городской сервисно-торговый комплекс». Инфраструктура коммунального хозяйства включает в себя три основных площадки для стоянки транспортных средств:

1) г. Благовещенск, ул. Театральная, д. 276;
2) г. Благовещенск, ул. Октябрьская, д. 190;
3) г. Благовещенск, ул. Широкая, д. 61.

На балансе предприятия имеется 16 транспортных средств категории М2 и М3, 27 транспортных средств, способных перевозить крупногабаритные и тяжеловесные грузы, 83 транспортных средства ЖКХ.

ПКРТИ предложено изменение схемы движения грузового транспорта и дано проектное предложение по маршрутам движения грузового транспорта, в том числе опасных грузов (Приложение № 3 к ПКРТИ).

1.10. Анализ уровня безопасности дорожного движения

За период с 01.01.2015 г. по 31.12.2015 г. в городе Благовещенске зарегистрировано 6654 ДТП, причиной их возникновения послужило:

несоблюдение очередности проезда – 1563 ДТП;

нарушение правил перестроения – 325 ДТП;

нарушение правил расположения транспортных средств (далее – ТС) на проезжей части – 217 ДТП;

несоблюдение бокового интервала – 110 ДТП;

неправильный выбор дистанции – 856 ДТП;

несоответствие скорости конкретным условиям движения – 492 ДТП;

несоблюдение условий, разрешающих движение ТС задним ходом – 1351 ДТП;

нарушение правил обгона – 75 ДТП;

нарушение требований сигналов светофора – 63 ДТП;

другие нарушения правил дорожного движения – 1233 ДТП.

К сопутствующим нарушениям правил дорожного движения, которые также являются причиной возникновения ДТП, относятся:

управление ТС лицом, не имеющим права на управление ТС – 60 ДТП;

управление ТС лицом, лишённым права управления – 42 ДТП;

управление ТС в состоянии алкогольного опьянения – 82ДТП;

управление ТС лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения и не имеющим права управления ТС, либо лишённым права управления ТС – 49 ДТП;

другие нарушения правил дорожного движения водителями – 102 ДТП.

Местами концентрации ДТП за вышеуказанный период в городе Благовещенске являются следующие улицы: Ленина, Зейская, Амурская, Горького, Красноармейская, Пролетарская, Конная, Игнатьевское шоссе, Институтская, наиболее аварийная улица Октябрьская.

В период с 01.01.2016 г. по 31.12.2016 г., согласно базе данных автоматизированной информационно – управляющей системы (далее – АИУС) ГИБДД, в городе Благовещенске зарегистрировано 9825 ДТП, причиной их возникновения послужило:

несоблюдение очередности проезда – 2463 ДТП;

нарушение правил обгона – 102 ДТП;

нарушение правил перестроения – 808 ДТП;

нарушение правил расположения ТС на проезжей части – 248 ДТП;

несоблюдение бокового интервала – 175 ДТП;

неправильный выбор дистанции – 1487 ДТП;

нарушение требований сигналов светофора – 102 ДТП;

несоответствие скорости конкретным условиям движения – 1150 ДТП;

несоблюдение условий, разрешающих движение ТС задним ходом – 2185 ДТП;

другие нарушения правил дорожного движения – 715 ДТП.

К сопутствующим нарушениям правил дорожного движения, которые также являются причиной возникновения ДТП, относятся:

управление ТС лицом, не имеющим права на управление ТС – 61 ДТП;

управление ТС лицом, лишённым права управления – 29 ДТП;

управление ТС в состоянии наркотического и алкогольного опьянения – 68 ДТП;

управление ТС лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения и не имеющим права управления ТС либо лишенным права управления ТС – 24 ДТП;

другие нарушения правил дорожного движения водителями – 182 ДТП.

Местами концентрации ДТП за вышеуказанный период в городе Благовещенске, являются следующие улицы: Ленина, Лазо, Зейская, Шимановского, Мухина, Амурская, Пушкина, Артиллерийская, Горького, 50 лет Октября, Красноармейская, Октябрьская, Чайковского, Театральная, Кузнечная, Островского, Пионерская, Б. Хмельницкого, Северная, Политехническая, Конная, Кузнечная, Пролетарская, Калинина, Рабочая, Студенческая, Кольцевая, Новотроицкое шоссе, пер. Уралова.

В период с 01.01.2017 г. по 31.12.2017 г. согласно базе данных АИУС ГИБДД, в городе Благовещенске зарегистрировано 9141 ДТП, причиной их возникновения послужило:

несоблюдение очередности проезда – 2314 ДТП;

нарушение правил обгона – 91 ДТП;

нарушение правил перестроения – 699 ДТП;

нарушение правил расположения ТС на проезжей части – 242 ДТП;

несоблюдение бокового интервала – 187 ДТП;

неправильный выбор дистанции – 1479 ДТП;

нарушение требований сигналов светофора – 110 ДТП;

несоответствие скорости конкретным условиям движения – 917 ДТП;

несоблюдение условий, разрешающих движение ТС задним ходом – 2060 ДТП;

другие нарушения правил дорожного движения – 833 ДТП.

К сопутствующим нарушениям правил дорожного движения, которые также являются причиной возникновения ДТП, относятся:

управление ТС лицом, не имеющим права на управление ТС – 43 ДТП;

управление ТС лицом, лишённым права управления – 21 ДТП;

управление ТС в состоянии наркотического и алкогольного опьянения – 54 ДТП;

управление ТС лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения и не имеющим права управления ТС, либо лишённым права управления ТС – 21 ДТП;

другие нарушения правил дорожного движения водителями – 44 ДТП.

Местами концентрации ДТП за вышеуказанный период в городе Благовещенске являются следующие улицы: Амурская, Политехническая, Шимановского, Островского, Горького, Лазо, Красноармейская, Артиллерийская, Октябрьская, 50 Лет Октября, Б. Хмельницкого, Мухина, Калинина, Северная, Загородная, Конная, Пролетарская, Пионерская, Заводская, Театральная, Студенческая, Энергетическая, Промышленная, Новотроицкое шоссе, Текстильная, Институтская, Студенческая, Воронкова.

В период с 01.01.2018 г. по 31.12.2018 г. согласно базе данных АИУС ГИБДД, в городе Благовещенске области зарегистрировано 7508 ДТП, причиной их возникновения послужило:

несоблюдение очередности проезда – 1511 ДТП;

нарушение правил обгона – 68 ДТП;

нарушение правил перестроения – 430 ДТП;

нарушение правил расположения ТС на проезжей части – 233 ДТП;

несоблюдение бокового интервала – 160 ДТП;

неправильный выбор дистанции – 1288 ДТП;

нарушение требований сигналов светофора – 113 ДТП;

несоответствие скорости конкретным условиям движения – 676 ДТП;

несоблюдение условий, разрешающих движение ТС задним ходом – 1539 ДТП;

другие нарушения правил дорожного движения – 984 ДТП.

К сопутствующим нарушениям правил дорожного движения, которые также являются причиной возникновения ДТП, относятся:

управление ТС лицом, не имеющим права на управление ТС – 159 ДТП;

управление ТС лицом, лишённым права управления – 43 ДТП;

управление ТС в состоянии наркотического и алкогольного опьянения – 141 ДТП;

управление ТС лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения и не имеющим права управления ТС, либо лишённым права управления ТС – 54 ДТП;

другие нарушения правил дорожного движения водителями – 41 ДТП.

Местами концентрации ДТП за вышеуказанный период в городе Благовещенске являются следующие улицы: Зейская, Театральная, Кузнечная, Шевченко, Артиллерийская, Амурская, Загородная, Горького, Шимановского, Островского, 50 Лет Октября, Красноармейская, Калинина, Чайковского, Б. Хмельницкого, Калинина, Октябрьская, Пионерская, Театральная - Кольцевая развязка, Калинина - Кольцевая развязка, Дьяченко, Студенческая, Василенко, Промышленная, Игнатьевское шоссе, Текстильная, Магистральная.

В период с 01.01.2019 г. по 20.08.2019 г. согласно базе данных АИУС ГИБДД, в городе Благовещенске зарегистрировано 4226 ДТП, причиной их возникновения послужило:

несоблюдение очередности проезда – 872 ДТП;

нарушение правил обгона – 37 ДТП; ,

нарушение правил перестроения – 255 ДТП;

нарушение правил расположения ТС на проезжей части – 106 ДТП;

несоблюдение бокового интервала – 93 ДТП;

неправильный выбор дистанции – 710 ДТП;

нарушение требований сигналов светофора – 73 ДТП;

несоответствие скорости конкретным условиям движения – 355 ДТП;

несоблюдение условий, разрешающих движение ТС задним ходом – 897 ДТП;

другие нарушения правил дорожного движения – 512 ДТП.

К сопутствующим нарушениям правил дорожного движения, которые также являются причиной возникновения ДТП, относятся:

управление ТС лицом, не имеющим права на управление ТС – 90 ДТП;

управление ТС лицом, лишенным права управления – 36 ДТП;

управление ТС в состоянии наркотического и алкогольного опьянения – 66 ДТП;

управление ТС лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения и не имеющим права управления ТС либо лишенным права управления ТС – 40 ДТП;

другие нарушения правил дорожного движения водителями – 54 ДТП.

Местами концентрации ДТП в 2019 году являются пересечения следующих улиц:

ул. 50 лет Октября и ул. Октябрьская (столкновения);

ул. Октябрьская и ул. Богдана Хмельницкого (столкновения);

ул. 50 лет Октября и ул. Горького (столкновения);

ул. Октябрьская и ул. Калинина (столкновения);

ул. Горького и ул. Шимановского (столкновения);

ул. Театральная и ул. Амурская (наезд на пешехода);

ул. Калинина и ул. Забурхановская (наезд на пешехода).

Обобщенные сведения о количестве ДТП за 2015-2018 гг., по данным запроса и данным официальной статистики ГИБДД МВД Российской Федерации представлены в таблице 1.10.1.

Таблица 1.10.1 Статистика совершенных ДТП в городе Благовещенске

№ п/п	Причина возникновения	Отчетный период				
		2015	2016	2017	2018	2019
1	ДТП*:					
1.1	несоблюдение очередности проезда	1563	2463	2314	1511	-
1.2	нарушение правил перестроения	325	808	699	430	-
1.3	нарушение правил расположения ТС на проезжей части	217	248	242	233	-
1.4	несоблюдение бокового интервала	110	175	187	160	-
1.5	неправильный выбор дистанции	856	1487	1479	1288	-
1.6	несоответствие скорости конкретным условиям движения	492	1150	917	676	-
1.7	несоблюдение условий, разрешающих движение ТС задним ходом	1351	2185	2060		-
1.8	нарушение правил обгона	75	102	91	68	-
1.9	нарушение требований сигналов светофора	63	102	110	113	-
1.10	другие нарушения ПДД	1233	715	833	984	-
	ВСЕГО:	6285	9435	8932	5463	-
2	прочие правонарушения*:					
2.1	управление ТС лицом, не имеющим права на управление ТС	60	61	43	159	-

2.2	управление ТС лицом, лишенным права управления	42	29	21	43	-
2.3	управление ТС в состоянии алкогольного опьянения	82	68	54	141	-
2.4	управление ТС в состоянии алкогольного опьянения и не имеющим права управления ТС, либо лишением такого права	49	26	21	54	-
2.5	отказ водителя от прохождения медицинского освидетельствования на состояние алкогольного опьянения	34	26	26	68	-
2.6	другие нарушения ПДД	102	182	44	41	-
	ВСЕГО:	369	392	209	506	-
	ИТОГО:	6654	9827	9141	5969	-
3	из них с пострадавшими**:	516	443	451	476	492
3.1	погибло	25	7	19	17	16
3.2	ранено	656	589	576	585	625
3.3	степень тяжести последствий, %	3,7	1,2	3,2	2,8	2,5
4	Доля ДТП с пострадавшими от общего числа ДТП,%	7,8	4,5	4,9	8,0	-

*Информация предоставлена письмом УМВД России по Амурской области МОМВД России «Благовещенский» от 23.08.2019 № 3/1392702796289

**По данным официальной статистики ГИБДД МВД Российской Федерации по состоянию на 13.03.2020, http://stat.gibdd.ru/

На основе представленных выше данных произведён анализ причин возникновения ДТП в динамике за 5 лет (2015-2019 гг.) в графическом виде, в виде диаграмм на рис. 1-15 – 1-16.



Рисунок 1-15.Количество ДТП, зарегистрированных в городе Благовещенске в динамике за 2015-2019 гг.



Рисунок 1-16. Статистика ДТП в городе Благовещенске по причинам возникновения за период с 1.01.2015 г. по 20.08.2019 г.

Из представленных выше на рисунках 1-15 – 1-16 диаграмм видно, что на территории города Благовещенска основной всплеск числа ДТП пришелся на 2016 год. Впоследствии наблюдается положительная тенденция сокращения числа ДТП.

В период с 2015 г. по 2019 г. общее количество ДТП сократилось на 10 %, число пострадавших сократилось на 4,7 %, число погибших – на 36 %.

Наблюдается положительная тенденция к снижению как числа ДТП, так и смертельных случаев в результате ДТП. Темпы снижения смертности в результате ДТП соответствуют темпам, установленным Федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах», утверждённой постановлением Правительства Российской Федерации от 03.10.2013 № 864. Социальный риск (число лиц, погибших в ДТП, на 100 тыс. населения) за рассматриваемый период так же снизился на 4 пункта (с 11,1 в 2015 г. до 7,1 в 2019 г.).

Среди наиболее распространенных видов ДТП в городе Благовещенске чаще всего происходят столкновения (в 2019 г. их количество составило 51 % от общего числа ДТП) и наезды на пешеходов (31,5 % от общего числа ДТП), в том числе совершающих переход улиц с соблюдением правил дорожного движения.

Среди причин возникновения ДТП преобладают следующие: несоблюдение очередности проезда, несоблюдение условия, разрешающих движение ТС задним ходом, неправильный выбор дистанции и несоответствие скорости конкретным условиям движения. Тенденция сокращения количества ДТП, возникших по этим причинам сокращается соразмерно тенденции сокращения общего количества ДТП.

Такой набор основных причин возникновения ДТП говорит о том, что следует оценить необходимость установки дополнительных светофорных объектов (на нерегулируемых пересечениях, где возникают ДТП по причине несоблюдения очередности проезда), и проработать возможность ограничить скорость движения, в том числе с применением специальных ТСОДД и иных методов успокоения трафика. Данные мероприятия позволят снизить количество ДТП, возникающих по названным выше причинам.

Среди наиболее распространенных видов ДТП в г. Благовещенске чаще всего происходят столкновения и наезды на пешеходов, в том числе совершающих переход улиц с соблюдением правил дорожного движения. В 2019 году 26,6 % пострадавших в результате ДТП – пешеходы. Это чуть выше чем аналогичный показатель в среднем по России (21,7 % по официальным данным ГИБДД МВД Российской Федерации), что говорит о неблагоприятной обстановке для пешеходов на дорогах и о необходимости усиления мер по обеспечению их безопасности. Основными причинами наездов на пешеходов являются:

нерациональное расположение пешеходных переходов;

расположение ряда остановочных пунктов общественного транспорта с нарушением требований действующих нормативных документов;

отсутствие тротуара или нерациональное его расположение.

Для уменьшения количества наездов на пешеходов наряду с активизацией деятельности отдела агитации и пропаганды УГИБДД по Амурской области

по осуществлению целенаправленной работы, связанной с повышением дисциплины участников движения и совершенствованием их знаний правил дорожного движения (далее – ПДД), необходимо проведение следующих мероприятий:

строительство дополнительных регулируемых и нерегулируемых пешеходных переходов с учетом дислокации пунктов притяжения пешеходных потоков;

приближение существующих пешеходных переходов к пунктам притяжения пешеходных потоков;

размещение и оборудование пешеходных переходов относительно остановочных пунктов в соответствии с требованиями действующих нормативных документов;

улучшение условий видимости в темное время суток в районе пешеходных переходов.

Оценка вероятных причин возникновения ДТП, а так же предложения по их устранению (см. раздел 4.7) даны в соответствии с «Методическими рекомендациями по проведению мероприятий по улучшению условий дорожного движения и повышению безопасности дорожного движения в целях ликвидации мест концентрации ДТП, включающие типовые решения», утвержденными протоколом заседания проектного комитета по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» от 31.07.2019 № 5.

На основании данных, полученных с информационного ресурса официальной статистики ГИБДД МВД Российской Федерации (http://stat.gibdd.ru/) по состоянию на 13.03.2020 г., составлена схема мест концентрации ДТП (рис. 1-17 и Приложение № 4 к ПКРТИ) и определены 7 основных очагов аварийности (собраны в таблице 1.10.2), на которых необходимо провести первоочередные мероприятия, способствующих снижению числа ДТП.

Таблица 1.10.2. Основные очаги аварийности

Участок УДС	Виды ДТП	Вероятные причины
Пересечение Новотроицкого ш. и ул. Кольцевой	Столкновение	несоответствие планировки и схемы пересечений нормативным требованиям, типа пересечений и примыканий интенсивности движения транспортных потоков, недостатки в схеме организации движения
Пересечение Новотроицкого ш. и ул. Текстильной	Столкновение	несоответствие планировки и схемы пересечений нормативным требованиям, типа пересечений и примыканий интенсивности движения транспортных потоков, недостатки в схеме организации движения; несоответствие расстояний видимости для остановки и встречного автомобиля нормам проектирования
ул. Мухина, у д. 118	Наезд на пешехода	отсутствие тротуаров и пешеходных дорожек в необходимых местах; несоответствие параметров тротуаров и пешеходных дорожек и их состояния нормативным требованиям; несоответствие местоположения и параметров элементов остановочных пунктов нормативным требованиям; наличие объектов притяжения в непосредственной близости от места совершения ДТП (объектов торговли, общественного питания)
Пересечение ул. 50 лет Октября и ул. Октябрьская	Столкновение, наезд на пешехода	не обеспечены расстояние видимости для остановки в зоне пешеходного перехода и видимость пешеходов и транспортных средств в треугольниках их видимости; несоответствие планировки и схемы пересечений нормативным требованиям, типа пересечений и примыканий интенсивности движения транспортных потоков, недостатки в схеме организации движения
Пересечение ул. Калинина и ул. Горького	Столкновение	места сужения дорог и улиц
Пересечение ул. Студенческой и ул. Институтской	Столкновение	несоответствие планировки и схемы пересечений нормативным требованиям, типа пересечений и примыканий интенсивности движения транспортных потоков, недостатки в схеме организации движения
Пересечение Игнатьевского ш. и ул. Василенко	Столкновение	несоответствие планировки и схемы пересечений, типа пересечений и примыканий интенсивности движения транспортных потоков, недостатки в схеме организации движения; места сужения дорог и улиц

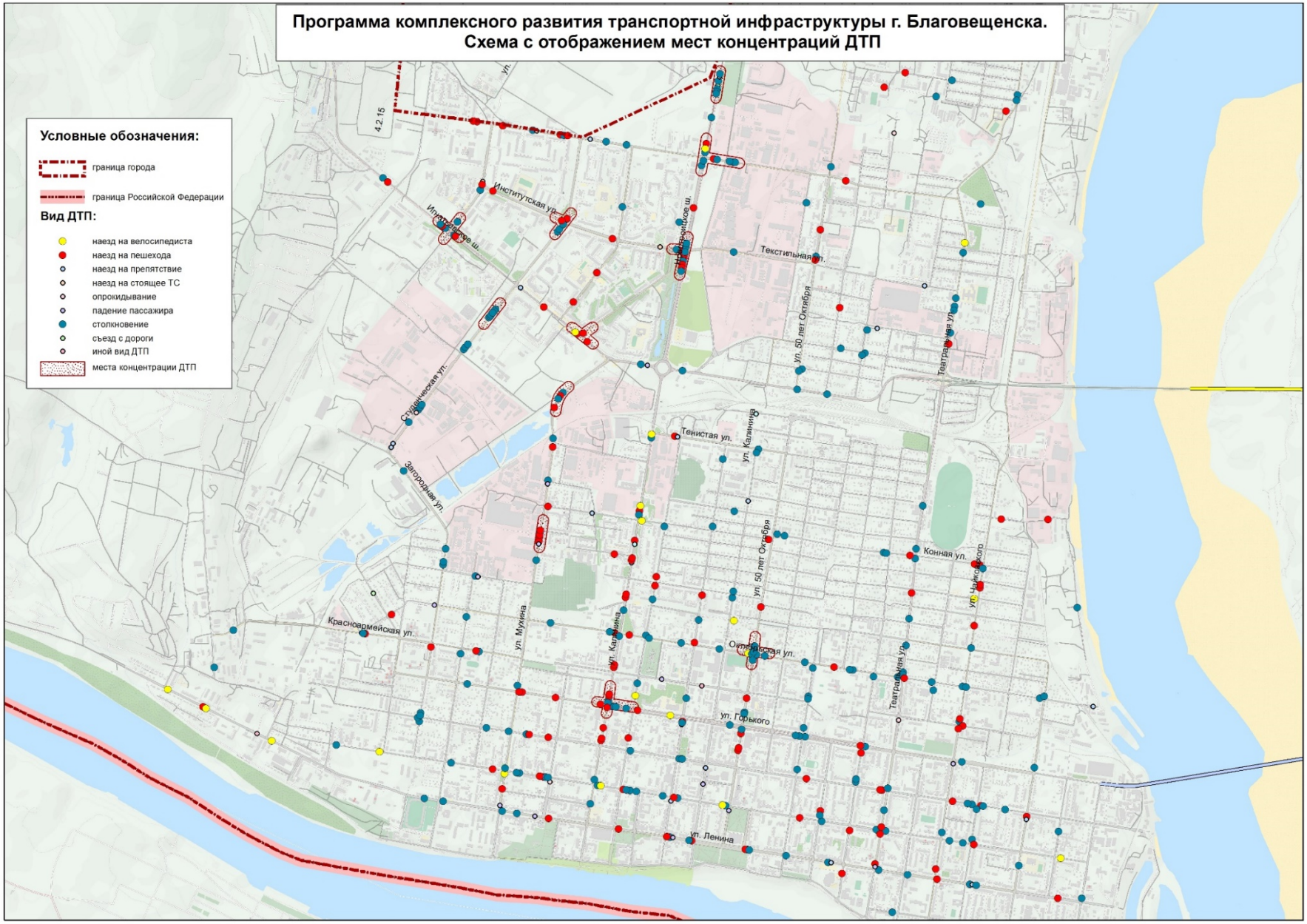


Рисунок 1.17. Схема мест концентрации ДТП

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

Основными источниками загрязнения атмосферного воздуха являются автомобильный транспорт и промышленные предприятия.

Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе канцерогенные. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных накладок, хлориды, используемые в качестве антиобледенителей дорожных покрытий, загрязняют придорожные полосы и водные объекты. Вредные вещества поступают в воздух практически в зоне дыхания человека. Поэтому автомобильный транспорт следует отнести к наиболее опасным источникам загрязнения.

Воздействие автотранспорта и обеспечивающей его инфраструктуры на природную среду сопровождается не только потреблением невозобновляемых природных ресурсов и связанных с этим загрязнением природной среды, но и негативными изменениями биосферы, и прежде всего воздушного бассейна, обусловленными непосредственно работой современных карбюраторных и дизельных двигателей.

В основе процессов, приводящих автомобиль в движение, лежит горение топлива, невозможное без кислорода воздуха. В среднем современный автомобиль для сгорания 1 кг бензина (примерно 10-километровый пробег машины) использует около 2500 л кислорода – это больше объема, вдыхаемого человеком в течение суток. Если учесть, что средний годовой пробег автомобиля составляет 10 000 км, то им из атмосферы поглощается ежегодно 2,5 млн. л, или около 4 т кислорода.

Основная причина загрязнения воздуха заключается в неполном и неравномерном сгорании топлива. Всего 15 % его расходуется на движение автомобиля, а 85 % «летит на ветер». К тому же камеры сгорания автомобильного двигателя – это своеобразный химический реактор, синтезирующий ядовитые вещества и выбрасывающий их в атмосферу.

Двигаясь со скоростью 80-90 км/ч в среднем автомобиль, превращает в углекислоту столько же кислорода, сколько 300-350 человек. Но дело не только в углекислоте. Годовой выхлоп одного автомобиля – это 800 кг окиси углерода, 40 кг окислов азота и более 200 кг различных углеводородов. В этом наборе весьма коварна окись углерода. Из-за высокой токсичности её допустимая концентрация в атмосферном воздухе не должна превышать 1 мг/м^3. Уровень загазованности магистралей и примагистральных территорий зависит от интенсивности движения автомобилей, ширины и рельефа улицы, скорости ветра, доли грузового транспорта и автобусов в общем потоке и других факторов. При интенсивности движения 500 транспортных единиц в час концентрация окиси углерода на открытой территории на расстоянии 30-40 м от автомагистрали снижается в 3 раза и достигает нормы. Затруднено рассеивание выбросов автомобилей на тесных улицах. В итоге практически все жители города испытывают на себе вредное влияние загрязнённого воздуха. Как показали многочисленные эксперименты, концентрация токсичных газов, которые проникают в прилегающие к автодорогам здания, в 2-3 раза меньше в сравнении

с их концентрацией снаружи. На скорость распространения загрязнения и концентрацию его в отдельных зонах города значительно влияют температурные инверсии. Инверсионный слой выполняет роль экрана, от которого на землю отражается факел вредных веществ, в результате чего их приземные концентрации возрастают в несколько раз.

Причинами загрязнения воздуха от автотранспорта являются:

плохое состояние технического обслуживания автомобилей;

низкое качество применяемого топлива;

неразвитость системы управления транспортными потоками;

низкий процент использования экологически чистых видов транспорта.

Перечень основных факторов негативного воздействия, а также, провоцирующих такое воздействие, приведен ниже.

1. Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания (ДВС) содержат около 200 компонентов. Углеводородные соединения отработавших газов, наряду с токсическими свойствами, обладают канцерогенным действием (способствуют возникновению и развитию злокачественных новообразований). Таким образом, развитие транспортной инфраструктуры без учёта экологических требований существенно повышает риски увеличения смертности от раковых заболеваний среди населения.

2. Отработавшие газы бензинового двигателя с неправильно отрегулированным зажиганием и карбюратором содержат оксид углерода в количестве, превышающем норму в 2-3 раза. Наиболее неблагоприятными режимами работы являются малые скорости и «холостой ход» двигателя. Это проявляется в условиях большой загруженности на дорогах.

3. Углеводороды под действием ультрафиолетового излучения вступают в реакцию с оксидами азота, в результате чего образуются новые токсичные продукты – фотооксиданты, являющиеся основой «смога». К ним относятся - озон, соединения азота, угарный газ, перекиси и др. Фотооксиданты биологически активны, ведут к росту легочных заболеваний людей.

4. Большую опасность представляет также свинец и его соединения, входящие в состав этиловой жидкости, которую добавляют в бензин.

5. При движении автомобилей происходит истирание дорожных покрытий и автомобильных шин, продукты износа которых смешиваются с твердыми частицами отработавших газов. К этому добавляется грязь, занесенная на проезжую часть с прилегающего к дороге почвенного слоя. В результате образуется пыль, в сухую погоду поднимающаяся над дорогой в воздух. Химический состав и количество пыли зависят от материалов дорожного покрытия. Наибольшее количество пыли создается на грунтовых и гравийных дорогах. Экологические последствия запыленности отражаются на пассажирах транспортных средств, водителях и людях, находящихся вблизи от дороги. Пыль оседает также на растительности и обитателях придорожной полосы. Леса и лесопосадки вдоль дорог угнетаются, а сельскохозяйственные культуры накапливают вредные вещества, содержащиеся в пылевых выбросах и отработавших газах.

6. Транспортные средства, не удовлетворяют современным экологическим требованиям (изношенность автотранспорта). В условиях быстрого роста автомобильного парка это приводит к еще большему возрастанию негативного воздействия на окружающую среду.

Уровень негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду оценивался посредством расчета среднесуточного выброса оксида углерода (CO_2) и диоксида азота (NO_2) транспортными средствами и представлен в таблице 1.11.1.

Таблица. 1.11.1. Негативное воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду

Наименование участка	Показатель			
	CO2		NO_2	
	Факт, мг/м^3	Норматив, мг/м^3	Факт, мг/м^3	Норматив, мг/м^3
В среднем по УДС	0,09	3	0,04	0,04

Фактическое значение выбросов вредных веществ в атмосферу определяется при разработке существующей транспортной модели города Благовещенска.

Большинство магистральных улиц города характеризуются уровнем шума выше нормативного, при этом большая часть из них не имеет достаточной ширины для обеспечения допустимого уровня на линии застройки.

Шумовое загрязнение является одним из основных факторов загрязнения городской среды, оказывающего неблагоприятное воздействие на здоровье населения. Основными источниками городского шума является автомобильный транспорт. Уровни шума на улицах и прилегающих территориях зависят от интенсивности и структуры транспортных потоков, состояния дорожного полотна. Факторы повышенных уровней шума: небольшая ширина магистралей, двухсторонняя многоэтажная застройка, перекрестки, скопление торговых предприятий, наклонные участки дорог. Факторы пониженных уровней шума: озеленение (включая усадебное), большая ширина улиц, наличие площадей, незастроенных пространств, односторонний характер многоэтажной застройки.

Допустимый уровень шума, создаваемый средствами транспорта, для зданий, обращенных в сторону источника шума, составляет 65 дбА. По данным МНИИ гигиены им. Ф.Ф. Эрисмана, уровень шума более 70 дбА вызывает заметные функциональные нарушения в работе нервной системы и сердечно-сосудистой системы и большинством населения оценивается как «мешающий», «раздражающий» и «непереносимый».

В связи с тем, что в городе Благовещенске не разработана «Шумовая карта города» нельзя точно выяснить на каких улицах наблюдаются превышения уровня шума. Но можно предположить, что около 40 % территории живой застройки находятся в зонах с повышенным уровнем шума.

Одной из основных причин повышенного уровня шумового загрязнения является нерациональное распределение транспортных потоков по улицам города, а также практически полное отсутствие организации противошумовых мероприятий. Для решения данной проблемы в первую очередь необходимо

перераспределение транспортных нагрузок, особенно в центральной части города, озеленение территорий вдоль улиц и дорог.

1.12. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры городского округа

В существующих условиях в основе размещения и развития транспортной инфраструктуры лежит действующий документ территориального планирования муниципального образования – Генеральный план. Реализация конкретных мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры осуществляется через инструмент муниципальных программ, исполнителями которых являются структурные подразделения администрации города Благовещенска: управление жилищно-коммунального хозяйства, управление архитектуры и градостроительства, управление по развитию потребительского рынка и услуг.

Перспектива развития транспортной инфраструктуры зависит от реализации мероприятий, заложенных в документах территориального планирования федерального, регионального, местного уровней, федеральных целевых программ, государственных программ Амурской области, муниципальных программ города Благовещенска, реализации концессионных соглашений и привлечения частных инвестиций.

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры, заложенные в вышеуказанные документы и программы представлены ниже.

1. Схема территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 19.03.2013 № 384-р:

строительство дополнительных главных путей, развитие существующей инфраструктуры на участках Шимановская - Белогорск и Белогорск - Благовещенск, реконструкция действующей железнодорожной инфраструктуры участков железнодорожных путей общего пользования общей протяженностью 570 км (Ивановский район, г. Благовещенск, г. Белогорск, Белогорский район);

аэропортовый комплекс «Игнатьево», реконструкция взлётно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перрона, водосточно-дренажной системы, замена светосигнального оборудования, строительство (реконструкция) аварийно-спасательной станции (Амурская область, г. Благовещенск). Искусственная взлётно-посадочная полоса 2800х45 м, количество мест стоянки воздушных судов - 28.

Второй мостовой переход у города Благовещенска, строительство на участке Белогорск - Благовещенск протяженностью 2,5 км (Ивановский район, г. Благовещенск).

Перевооружение порта Благовещенск с созданием терминальных комплексов и логистических центров. Необходимо провести с этой целью реконструкцию по созданию современного порта международного значения. Планируется в рамках холдинга увеличить переработку грузов до 5 млн. тонн.

2. Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 20.12.2017 № 1596:

строительство и реконструкция участков автомобильных дорог регионального и местного значения (Благовещенск-Свободный с обходом г. Свободный, Зея, Тында, Введеновка – Февральск – Экичман со строительством мостового перехода через р. Селемджа на 303 км, мостовой переход через р. Зея в г. Благовещенске), 2013-2021 гг.;

строительство и реконструкция аэропортового комплекса «Игнатьево», г. Благовещенск, 2022 год.

3. Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Основная «дорожная» составляющая национального проекта реализовывается в рамках федеральных проектов «Дорожная сеть» и «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства».

Федеральным проектом «Дорожная сеть» предусмотрено увеличение доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям с базового значения 57 % на 31.12.2017 г. до 65 %, 68 %, 73 %, 78 %, 80 %, 85 % соответственно за период с 2019 по 2024 годы.

4. Государственная программа Амурской области «Развитие транспортной системы Амурской области», утвержденная постановлением Правительства Амурской области от 25.09.2013 № 450:

капитальные вложения в объекты государственной собственности. Строительство второй взлетно-посадочной полосы с комплексом зданий и сооружений, строительство международного терминала в аэропорту Благовещенск;

субсидии на софинансирование капитальных вложений в объекты государственной собственности субъектов Российской Федерации. Мероприятие направлено на реализацию объекта «Строительство мостового перехода через р. Зея в г. Благовещенск». Проект подразумевает строительство 9,007 км автодорожных подходов к мосту и 2022,5 п.м. моста. Мостовой переход планируется ввести в эксплуатацию в 2023 году;

мероприятие «Финансовое обеспечение дорожной деятельности в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные дороги» с целью увеличения доля дорожной сети Благовещенской агломерации, находящейся в нормативном состоянии.

5. Схема территориального планирования Амурской области:

строительство подъезда к мостовому переходу через р. Зея в г. Благовещенск;

строительство мостового перехода через р. Зея в г. Благовещенск;

реконструкция автомобильной дороги Благовещенск – Бибиково (в том числе в границах городского округа г. Благовещенск, км 0,0 – 17,0);

реконструкция автомобильной дороги Подъезд к с. Белогорье (в том числе в границах городского округа город Благовещенск, км 2,0 – 5,1);

реконструкция автомобильной дороги Благовещенск – Свободный (в том числе в границах городского округа г. Благовещенск, км 6,0 – 17,0);

реконструкция автомобильной дороги Подъезд к п. Зазейский (в том числе в границах городского округа г. Благовещенск, км 8,92 – 10,8);

строительство нового автовокзала в городе Благовещенск, взамен существующего.

6. Генеральный план.

7. Список мероприятий, предусмотренных Генеральным планом, представлен в таблице 1.12-1.

Таблица 1.12.1.Список мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры, предусмотренных Генеральным планом города Благовещенска

Вид объекта	Наименование планируемого объекта	Основные характеристики объекта	Местоположение объекта
Автомобильные дороги местного значения и искусственные сооружения на дорогах в границах городского округа	Магистральная улица (дорога) общегородского значения	Строительство участка длиной 4500 м , габариты проезжей части и тротуаров 1,5 + 7,0 + 1,5 (поперечный профиль уточнить в проекте планировки)	Городской округ г. Благовещенск, западнее с. Садовое
	Магистральная дорога регулируемого движения	Реконструкция автодороги длиной 10600 м, приведение в соответствие к автодорогам V тех. категории	Городской округ г. Благовещенск, северо-восточная часть городского округа автодорога «Моховая Падь – Белогорье»
	Автодорога	Строительство автодороги длиной 5400 м, V тех. категории	Городской округ г. Благовещенск, северная часть городского округа Новотроицкое шоссе площадка жилищного строительства «Лесная 1»
	Автодорога	Строительство автодороги длиной 1400 м, V тех. категории	Городской округ г. Благовещенск, северно-восточная часть городского округа автодорога «Моховая Падь – Белогорье» площадка жилищного строительства «Лесная 2»
	Автодорога	Строительство автодороги длиной 700 м, IV тех. категории	Городской округ г. Благовещенск, западная часть городского округа от Игнатьевского шоссе к площадке «Плодопитомник-2»
	Автодорога	Строительство автодороги длиной 300 м, IV тех. категории	Городской округ г. Благовещенск, северная часть городского округа соединение дороги Благовещенск – Свободный с районом застройки «Лесная-3»
Улицы и дороги в границах населенного пункта	Магистральная улица общегородского значения (часть западной объездной магистрали)	Строительство участка длиной 3200 м, габариты проезжей части и тротуаров 1,5 + 7,0 + 1,5. Предусмотреть полосу для расширения проезжей части.	г. Благовещенск, ул. Нагорной (от ул. Красноармейская до ул. Промышленная)
	Магистральная улица общегородского значения (часть западной объездной магистрали)	Реконструкция участка длиной 600 м, габариты проезжей части и тротуаров: 1,5 + 14,0 + 1,5	г. Благовещенск, реконструкция участка ул. Нагорной от ул. Красноармейской до ул. Ленина
	Магистральная улица общегородского значения (часть западной объездной магистрали)	Реконструкция участка длиной 1250 м, габариты проезжей части и тротуаров: 1,5 + 14,0 + 1,5	г. Благовещенск, реконструкция участка ул. Тепличной от ул. Промышленной до ул. Воронкова
	Магистральная улица общегородского значения	Строительство улицы длиной 1700 м, габариты проезжей части и тротуаров 1,5 + (7,0+7,0) + 1,5. Предусмотреть разделительную полосу 4,0 м	г. Благовещенск, ул. Песчаная продолжение ул. 50-лет Октября

	Магистральная улица общегородского значения (часть ул. Центральная в районе «Пятая стройка»)	Строительство улицы длиной 1550 м, габариты проезжей части и тротуаров 1,5 + 14,0 + 1,5	г. Благовещенск, участок улицы от ул. Театральная до ул. Песчаная
	Магистральная улица общегородского значения (часть ул. Центральная в районе «Пятая стройка»)	Пересечение кольцевого типа в 1-м уровне (параметры объекта определяются в проекте планировки)	г. Благовещенск, на пересечении ул. Центральной с ул. Песчаная
	Магистральная улица общегородского значения (часть ул. Центральная в районе «Пятая стройка»)	Строительство улицы длиной 1300 м, габариты проезжей части и тротуаров 1,5 + 7,0 + 1,5. Предусмотреть полосу 7,0 м для расширения	г. Благовещенск, участок улицы от ул. Новотроицкого шоссе до ул. Песчаная
	Магистральная улица общегородского значения (часть ул. Центральная в районе «Пятая стройка»)	Пересечение кольцевого типа в 1-м уровне (параметры объекта определяются в проекте планировки)	г. Благовещенск, на пересечении ул. Центральной с Новотроицким шоссе
	Магистральная улица общегородского значения	Реконструкция улицы длиной 550 м, габариты проезжей части и тротуаров 3,0 + 14,0 + 3,0	г. Благовещенск, участок улицы Горького от ул. Первомайской до ул. Лазо
	Магистральная улица общегородского значения	Реконструкция улицы длиной 1120 м, габариты проезжей части и тротуаров 3,0 + 14,0 + 3,0	г. Благовещенск, участок улицы Конная от ул. Театральной до ул. 50 лет Октября
	Магистральная улица общегородского значения	Реконструкция улицы длиной 1000 м, габариты проезжей части и тротуаров 3,0 + 14,0 + 3,0	г. Благовещенск, участок улицы Пролетарская от ул. 50 лет Октября до ул. Калинина
	Магистральная улица общегородского/районного значения (улица Шафира в северном жилом районе)	Реконструкция участка улицы длиной 540м габариты проезжей части и тротуаров 3,0 + 10,5 + 3,0	г. Благовещенск, улица Шафира в северном жилом районе, участок от ул. Театральная до ул. Трудовой
	Магистральная улица общегородского/районного значения (улица Шафира в северном жилом районе)	Строительство участка улицы длиной 820 м, габариты проезжей части и тротуаров 1,5 + (7,0+7,0) + 1,5. Предусмотреть разделительную полосу 4,0 м	г. Благовещенск, улица Шафира в северном жилом районе, от ул. Трудовой до ул. 50 лет Октября
	Магистральная улица общегородского/районного значения (улица Шафира в северном жилом районе)	Пересечение кольцевого типа в 1-м уровне (параметры объекта определяются в проекте планировки)	г. Благовещенск, улица Шафира в северном жилом районе, на пересечении ул. Шафира с Новотроицким шоссе
	Магистральная улица общегородского/районного значения (улица Шафира в северном жилом районе)	Строительство участка улицы длиной 930 м, габариты проезжей части и тротуаров 1,5 + (7,0+7,0) + 1,5 . Предусмотреть разделительную полосу 4,0 м	г. Благовещенск, улица Шафира в северном жилом районе, от ул. 50 лет Октября до Новотроицкого шоссе
	Магистральная улица районного значения с	Реконструкция улицы длиной 1180 м, габариты проезжей части и тротуаров 1,5 + 10,5 + 1,5	г. Благовещенск, ул. Школьная от ул. Песчаная до ул. Театральная с устройством кольцевого

	кольцевым пересечением		пересечения с ул.Дальняя
	Магистральная улица районного значения	Строительство улицы длиной 720 м, габариты проезжей части и тротуаров 1,5 + 10,5 + 1,5	г. Благовещенск, ул. Кольцевая и ул. Политехническая до пересечения с ул. Соколовская
	Магистральная улица районного значения	Реконструкция улицы длиной 240 м, габариты проезжей части и тротуаров 1,5 + 10,5 + 1,5	г. Благовещенск, ул. Текстильная от ул. Островского до ул. Шимановского
	Пересечение кольцевого типа	Пересечение кольцевого типа в 1-м уровне (параметры объекта определяются в проекте планировки)	г. Благовещенск, на пересечении ул. Кольцевая и ул. Театральная
	Пересечение кольцевого типа	Пересечение кольцевого типа в 1-м уровне (параметры объекта определяются в проекте планировки)	г. Благовещенск, на пересечении ул. Мухина и ул. Промышленной
	Улица в жилой застройке	Реконструкция улицы длиной 1000 м, габариты проезжей части и тротуаров 3,0 + 9,0 + 3,0	г. Благовещенск, ул. Амурская от ул. Загородной до ул. Железнодорожной
	Улица в жилой застройке	Строительство улично-дорожной сети длиной 2500м, габариты проезжей части и тротуаров 3,0 + 9,0 + 3,0	г. Благовещенск, территория Северного жилого района
	Улица в жилой застройке	Реконструкция улицы длиной 950 м, габариты проезжей части и тротуаров 3,0 + 9,0 + 3,0	г. Благовещенск, ул. Железнодорожная от ул. Красноармейской до ул. Ленина
	Улица в жилой застройке	Реконструкция улицы длиной 240 м, габариты проезжей части и тротуаров 3,0 + 9,0 + 3,0	г. Благовещенск, центральная часть города, ул. Шимановского от ул. Северная до ул. Октябрьская
	Улица в жилой застройке	Реконструкция улицы длиной 670м, габариты проезжей части и тротуаров 3,0 + 9,0 + 3,0	г. Благовещенск, центральная часть города, ул. Северная от ул. Шимановского до ул. Театральная
	Улица в жилой застройке	Реконструкция улицы длиной 1280 м, габариты проезжей части и тротуаров 3,0 + 9,0 + 3,0	г. Благовещенск, центральная часть города, ул. Трудовая от ул. Северная до ул. Тенистая
	Улица в жилой застройке	Строительство улицы длиной 730 м, габариты проезжей части и тротуаров 3,0 + 6,0 + 3,0	г. Благовещенск, район Зейской набережной, ул. Конная от ул. Театральная до Зейской набережной
	Улица в жилой застройке	Строительство автодороги по набережной длиной 400м, габариты проезжей части и тротуаров 9,0	г. Благовещенск, район Зейская набережная,
	Улица в жилой застройке	Строительство улицы длиной 670 м, габариты проезжей части и тротуаров 3,0 + 9,0 + 3,0	г. Благовещенск, район Зейской набережной, ул. Заводская от ул. Чайковского до Зейской набережной
	Улица в жилой застройке	Строительство капитальной улично-дорожной сети длиной 10460м, габариты проезжей части и тротуаров 1,5 + 6,0 + 1,5 .	г. Благовещенск, район «Пятая стройка»
	Улица в жилой застройке	Строительство улицы длиной 1600 м габариты проезжей части и тротуаров 3,0 + 9,0 + 3,0	г. Благовещенск, ул. Зеленая от ул. Муравьева-Амурского до пересечения с Новотроицким шоссе
	Улица в жилой застройке	Строительство УДС района застройки «Лесная – 3» длиной 28000 м, габариты проезжей части и тротуаров 1,5 + 6,0 + 1,5	г. Благовещенск, район застройки «Лесная-3»
	Главная улица в сельском населенном пункте	Реконструкция улицы длиной 1920 м, габариты проезжей части и тротуаров 1,5 + 7,0 + 1,5	Городской округ г. Благовещенск, с. Садовое, ул. Садовая от ул. Октябрьская до бывшей войсковой части
	Главная улица в сельском населенном пункте	Строительство улицы длиной 1180 м, габариты проезжей части и тротуаров 1,5 + 7,0 + 1,5	Городской округ г. Благовещенск, с. Садовое, продолжение ул. Зеленая до ул. Строительная
	Улица в производственно-складской зоне	Реконструкция улицы длиной 1900 м, габариты проезжей части и тротуаров 1,5 + 10,5 + 1,5	г. Благовещенск, Западный промышленный район, ул. Промышленная

	Улица в производственно-складской зоне	Строительство улицы длиной 660 м, габариты проезжей части и тротуаров 1,5 + 10,5 + 1,5	г. Благовещенск, Западный промышленный район, продолжение ул. Кантемирова до ул. Промышленной
	Улица в производственно-складской зоне	Строительство улицы длиной 1260 м, габариты проезжей части и тротуаров 1,5 + 10,5 + 1,5	г. Благовещенск, Западный промышленный район, новая ул. Осташкинская улица от ул. Мухина до ул. студенческая вдоль Осташкинских озер
	Магистральная улица общегородского значения (за пределами городского округа)	Строительство западной объездной дороги г. Благовещенска длиной 4270 м, габариты проезжей части и тротуаров 3,0 + (7,0+7,0) + 3,0. Предусмотреть разделительную полосу 4,0 м	Городской округ г. Благовещенск, Чигиринское сельское поселение Благовещенского района Амурской области, от ул. Воронкова до Новотроицкого шоссе
	Магистральная улица общегородского значения (за пределами городского округа)	Строительство малого полукольца Новых Чигирей длиной 2300 м, габариты проезжей части и тротуаров 3,0 + (7,0+7,0) + 3,0. Предусмотреть разделительную полосу 4,0 м	г. Благовещенск, Чигиринское сельское поселение Благовещенского района Амурской области, в продолжение улиц Студенческая и ул. Шафира
	Магистральная улица общегородского значения (за пределами городского округа)	Строительство большого полукольца Новых Чигирей длиной 3000 м, габариты проезжей части и тротуаров 3,0 + (7,0+7,0) + 3,0. Предусмотреть разделительную полосу 4,0 м и перспективу строительства троллейбусной линии	г. Благовещенск, Чигиринское сельское поселение Благовещенского района Амурской области, в продолжение улиц Василенко и ул. Школьная
	Магистральная улица общегородского значения (за пределами городского округа)	Строительство радиальной магистрали Новых Чигирей длиной 2180 м, габариты проезжей части и тротуаров 3,0 + 14,0 + 3,0	г. Благовещенск, Чигиринское сельское поселение Благовещенского района Амурской области, в продолжение улицы Зеленая
	Магистральная улица общегородского значения	Реконструкция улицы длиной 720 м, габариты проезжей части и тротуаров 3,0 + 14,0 + 3,0	г. Благовещенск, ул. Пролетарская от ул. Калинина до ул. Мухина
	Магистральная улица общегородского значения	Строительство улицы длиной 960 м, габариты проезжей части и тротуаров 1,5 + 14,0 + 1,5	г. Благовещенск, новая улица Пролетарская от ул. Мухина до ул. Загородная
	Магистральная улица общегородского/районного значения	Реконструкция улицы длиной 820 м, габариты проезжей части и тротуаров 3,0 + 10,5 + 3,0	г. Благовещенск, ул. Артиллерийская от ул. Горького до ул. Северная
	Магистральная улица общегородского/районного значения	Реконструкция улицы длиной 230 м, габариты проезжей части и тротуаров 3,0 + 10,5 + 3,0	г. Благовещенск, ул. Северная от ул. Артиллерийская до ул. Загородная
	Магистральная улица общегородского/районного значения	Реконструкция улицы длиной 590 м, габариты проезжей части и тротуаров 3,0 + 10,5 + 3,0	г. Благовещенск, ул. Загородная от ул. Горького до ул. Зейская
	Магистральная улица общегородского/районного значения	Строительство улицы длиной 310 м, габариты проезжей части и тротуаров 3,0 + 10,5 + 3,0	г. Благовещенск, ул. Загородная от ул. Зейская до ул. Ленина
	Магистральная улица районного значения	Реконструкция улицы длиной 1100 м, габариты проезжей части и тротуаров 1,5 + 10,5 + 1,5	г. Благовещенск, ул. Тенистая от ул. Театральная до ул. 50-лет Октября
	Улица в жилой застройке	Строительство улично-дорожной сети общей длиной 1710 м, габариты проезжей части и тротуаров 1,5 + 6,0 + 1,5 .	г. Благовещенск, строительство улично-дорожной сети в районе «Пятая стройка» (вторая очередь)
	Улица в жилой застройке	Реконструкция улицы длиной 3150 м, габариты проезжей части и тротуаров 3,0 + 10,5(14,0) + 3,0	г. Благовещенск, ул. Пионерская

	Улица в жилой застройке	Реконструкция улицы длиной 2570 м, габариты проезжей части и тротуаров 3,0 + 10,5(14,0) + 3,0	г. Благовещенск, ул. Б. Хмельницкого от ул. Ленина до ул. Рабочая
	Улица в жилой застройке	Строительство улицы длиной 450 м, габариты проезжей части и тротуаров 3,0 + 10,5 + 3,0	г. Благовещенск, ул. Б. Хмельницкого пробивка через территорию производственной зоны
	Улица в производственно-складских зонах	Строительство улицы длиной 1120 м, габариты проезжей части и тротуаров 1,5 + 7,0 + 1,5	г. Благовещенск, продолжение ул. Красноармейской до пересечения с ул. Студенческая
	Улица в производственно-складских зонах	Строительство улицы длиной 10000 м, габариты проезжей части и тротуаров 1,5 + 7,0 + 1,5	г. Благовещенск, производственные площадки севернее территории проектируемой ТЭЦ-2
	Улица в производственно-складских зонах	Строительство улицы длиной 2000 м, габариты проезжей части и тротуаров 1,5 + 7,0 + 1,5	г. Благовещенск, подъезд от Моховой Пади к технико-внедренческой зоне
	Улица в жилой застройке	Строительство капитальной улично-дорожной сети общей длиной 10850 м, габариты проезжей части и тротуаров 1,5 + 6,0 + 1,5	г. Благовещенск, площадка жилищного строительства «Лесная 1»
	Улица в жилой застройке	Строительство капитальной улично-дорожной сети общей длиной 12500 м, габариты проезжей части и тротуаров 1,5 + 6,0 + 1,5	г. Благовещенск, площадка жилищного строительства «Лесная 2»
	Улица в жилой застройке	Строительство капитальной улично-дорожной сети общей длиной 4800 м, габариты проезжей части и тротуаров 1,5 + 6,0 + 1,5	г. Благовещенск, площадка жилищного строительства в районе «Плодопитомник-2»
Искусственные сооружения на автодорогах и улицах	Автодорожный мост	Строительство автодорожного моста через р. Зея, длина более 1800 м, габариты проезжей части и тротуаров 0,75 + 7,0 + 0,75	г. Благовещенск, автодорожный мост в створе ул. Горького
	Двухуровневая развязка («Калининская развязка»)	Строительство комплекса сооружений двухуровневой развязки, общая протяжённость сооружения: основной ход 890 м., подход с ул. Тенистой 230 м, габариты проезжей части и тротуаров: 0,75+10,5+0,75, 0,75+17,5+0,75, 0,75+7,0+0,75	г. Благовещенск, на пересечении ул. Тенистая и Калинина, Игнатьевского и Новотроицкого шоссе
	Путепровод	Строительство путепровода № 1, длиной 30 м, габариты проезжей части и тротуаров 0,75 + 12,0 + 0,75	г. Благовещенск, Пересечение Игнатьевского шоссе и ул. Студенческой
	Путепровод	Строительство путепровода № 2, габариты проезжей части и тротуаров 0,75 + 12,0 + 0,75	г. Благовещенск, Пересечение Игнатьевского шоссе и ул. Тепличной
	Путепровод	Строительство путепровода по Новотроицкому шоссе, габариты проезжей части и тротуаров 0,75 + 12,0 + 0,75	г. Благовещенск, Пересечение Новотроицкого шоссе и ул. Воронкова
	Автодорожный мост	Строительство автодорожного моста длиной 25 м, габариты проезжей части и тротуаров 1,5 + 12,0 + 1,5	г. Благовещенск, мост через реку Бурхановка по ул. Шимановского
	Автодорожный мост	Строительство автодорожного моста длиной 30 м, габариты проезжей части и тротуаров 3,0 + 12,0 + 1,5	г. Благовещенск, мост через реку Чигири по ул. Зелёная
	Путепровод	Строительство путепровода общая длина сооружения – 600 м, в т.ч. пролётные строения 300 м габариты проезжей части и тротуаров 0,75 + 12,0 + 0,75	г. Благовещенск, путепровод в створе ул. 50 лет Октября над путями станции Благовещенск и ул. Магистральной
	Пешеходный мост	Строительство пешеходного моста длиной 290 м шириной 6 м	г. Благовещенск, переходной мост через пути станции Благовещенск
	Путепровод	Строительство путепровода длина сооружения – 310 м, габариты проезжей части и тротуаров 0,75 + 6,0 + 0,75	г. Благовещенск, путепровод над ул. Театральной и путями Заб. ЖД в створе ул. Центральной с комплексом подходов и предмостных развязок в двух уровнях

Автовокзалы	Автовокзал	Мощность 10 тыс. пассажиров в сутки, вместимость 400 чел. 12 постов отправления и 4 поста высадки	г. Благовещенск, район железнодорожного вокзала, ул. 50-лет Октября, ул. Станционная, ул. Тополиная.
Парки общественного транспорта	Троллейбусное депо	На 50 машин	г. Благовещенск, в промышленной зоне по ул. Песчаной

8. Муниципальная программа «Развитие транспортной системы города Благовещенска», утвержденная постановлением администрации города Благовещенска от 07.10.2014 № 4135:

магистральные улицы Северного жилого района города Благовещенска, Амурская область (1-я очередь – ул. 50 лет Октября от ул. Кольцевой до ул. Школьной);

магистральные улицы Северного планировочного района города Благовещенска, Амурская область (ул. Шафира, ул. Муравьева-Амурского, ул. Зеленая);

магистральные улицы Северного планировочного района города Благовещенска, Амурская область (ул. Шафира от ул. Муравьева-Амурского до ул. 50 лет Октября) (проектные работы);

строительство дорог в районе «5-й стройки» для обеспечения транспортной инфраструктурой земельных участков, предоставленных многодетным семьям (ул. Центральная на участке от ул. Театральной до ул. Дальней города Благовещенска);

строительство дорог в районе «5-й стройки» для обеспечения транспортной инфраструктурой земельных участков, предоставленных многодетным семьям (ул. Ромашковая на участке от ул. Центральной до ул. Энтузиастов города Благовещенска);

строительство дорог в районе «5-й стройки» для обеспечения транспортной инфраструктурой земельных участков, предоставленных многодетным семьям (ул. Придорожная от ул. Центральной до ул. Энтузиастов, ул. Энтузиастов от ул. Придорожной до ул. Театральной, ул. Ромашковая от ул. Центральной до ул. Березовой), I этап;

строительство дорог в районе «5-й стройки» для обеспечения транспортной инфраструктурой земельных участков, предоставленных многодетным семьям;

строительство дорог в Северном планировочном районе, 4 км Новотроицкого шоссе, с обеспечением инженерной инфраструктурой земельных участков, предоставленных многодетным семьям (проектные работы);

капитальный ремонт перекрестка ул. Мухина и ул. Игнатьевское шоссе (в т.ч. проектные работы);

капитальный ремонт ул. Мухина от ул. Пролетарской до ул. Зейской (проектные работы);

капитальный ремонт ул. Мухина, от ул. Пролетарской до ул. Зейской (в т.ч. проектные работы);

капитальный ремонт путепровода через ул. Загородную - ул. Северную (в т.ч. проектные работы);

реконструкция автомобильной дороги по ул. Тепличной города Благовещенска (в т.ч. проектные работы);

устройство велосипедной дорожки в районе Новотроицкого шоссе, ул. Краснофлотской;

предпроектное обследование автомобильного моста через р. Зея город Благовещенск;

финансовое обеспечение дорожной деятельности в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»;

осуществление муниципальными образованиями дорожной деятельности в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (дороги местного значения).

9. Муниципальная программа «Развитие и модернизация жилищно-коммунального хозяйства, энергосбережение и повышение энергетической эффективности, благоустройство территории города Благовещенска», утвержденная постановлением администрации города Благовещенска от 07.10.2014 № 4138, предусматривает:

проведение капитального ремонта и ремонта дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов, устройство ограждений на территориях (территорий) многоквартирных домов, устройство детских и спортивных площадок на дворовых территориях многоквартирных домов.

1.13. Оценка нормативной правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры

Нормативная правовая база городского округа города Благовещенска в сфере транспортной инфраструктуры базируется на федеральном, региональном и местном законодательстве:

Градостроительный кодекс Российской Федерации;

Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;

Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

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

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

Схема территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта;

Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы»;

Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»;

Схема территориального планирования Амурской области;

Нормативы градостроительного проектирования Амурской области;

Государственная программа Амурской области «Развитие транспортной системы Амурской области»;

Генеральный план города Благовещенска;

Правила землепользования и застройки муниципального образования города Благовещенска;

Нормативы градостроительного проектирования муниципального образования города Благовещенска.

На основе указанных выше документов разрабатываются иные муниципальные программы.

На сегодняшний день в городе Благовещенске отсутствует утвержденная Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования. Требования к данной программе регламентируются постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

Основной задачей является разработка комплекса мероприятий, учитывающего все вышеназванные нормативные документы, градостроительную документацию, программы более высокого уровня, вновь разрабатываемые проектные предложения (в рамках ПКРТИ), обеспечивающего комплексное, устойчивое развитие транспортной инфраструктуры, в соответствии с потребностями населения и субъектов экономической деятельности в городе Благовещенске.

Реализация ПКРТИ осуществляется через систему программных мероприятий. В соответствии с изложенной в ПКРТИ политикой администрация города должна разрабатывать муниципальные программы, конкретизировать мероприятия, способствующие достижению стратегических целей и решению поставленных ПКРТИ задач.

В соответствии с утвержденным перечнем поручений по итогам заседания президиума Государственного совета, состоявшегося 14 марта 2016 года, органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации рекомендовано обеспечить разработку органами местного самоуправления Комплексных схем организации дорожного движения на территориях муниципальных образований (далее – КСОДД) и программ по формированию законопослушного поведения участников дорожного движения.

В составе КСОДД детализируются отдельные мероприятия по организации дорожного движения, предлагаемые в рамках ПКРТИ.

1.14. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

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

В условиях, когда объём инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. При выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использованием специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое

качество выполняемых работ. При этом текущий ремонт, в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия – характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д.

Недофинансирование дорожной отрасли в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков недоремонта.

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

Муниципальной программой «Развитие транспортной системы города Благовещенска», утвержденной постановлением администрации города Благовещенска от 07.10.2014 № 4135, предусмотрен следующий объём финансирования программы.

Общий объем финансирования муниципальной программы составляет 8 590 199,1 тыс. руб.

Из городского бюджета бюджетные ассигнования составят 3 784 280,7 тыс. руб.

Планируемый объём финансирования из средств областного бюджета составит 4 384 166,2 тыс. руб.

Планируемый объём финансирования из средств федерального бюджета составит 421 752,2 тыс. руб.

Финансовые средства, предусматриваемые на объекты транспортной инфраструктуры регионального и федерального уровней, расположенные на территории города Благовещенска, подлежат отражению в государственных программах Российской Федерации и Амурской области.

2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЁМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития городского округа

Одним из наиболее важных параметров при прогнозировании социально-экономического развития города является значение прогнозной численности населения. Данные о прогнозной численности населения городского округа Благовещенск получены из Генерального плана.

Расчёты перспективных изменений численности населения и других важнейших его демографических показателей в Генеральном плане производились по инерционному (низкому), стабилизационному (среднему) и оптимистическому (высокому) сценариям.

В основу расчётов основных показателей развития демографических процессов на период до 2032 года были положены сложившиеся в последние десятилетия сдвиги в динамике численности населения Благовещенска, Амурской

области и Дальнего Востока, в его половой и половозрастной структуре, внешних миграциях, занятости, образе и уровне жизни и другие. Учитывались также особенности географического положения города, его функциональная структура, а также отечественные и мировые тенденции в развитии демографических и социально-экономических процессов.

По всем сценариям перспективного развития прогнозируется рост численности населения города – на 6,2 % за период с 2012 г. по 2032 г. по инерционному сценарию, на 8,9 % по стабилизационному сценарию и на 11,3 % по оптимистическому сценарию развития. При этом увеличение численности населения будет определяться, в основном, а с 2020 года только миграционным приростом. Вполне естественно, что последний будет представлен как за счёт внутрирегиональных мигрантов, особенно из сельской местности, так и российских межрегиональных и даже зарубежных мигрантов (табл. 2.1.1).

Таблица 2.1.1. Прогнозная оценка динамики численности населения городского округа города Благовещенска на перспективу до 2034 г., на начало года, человек

Сценарии развития	2012	2017	2022	2027	2032	2034	2034 г. в % к 2012 г.
Инерционный	221,1	228,5	234,8	236,8	236,0	234,9	106,2
Стабилизационный	221,1	229,2	235,8	239,8	240,0	240,9	108,9
Оптимистический	221,1	230,0	237,6	242,5	244,6	246,1	111,3

Самым благоприятным для муниципального образования, но и в то же время, наиболее маловероятным является оптимистический сценарий развития. Он предполагает коренной перелом в основных показателях воспроизводства населения. Оптимистический сценарий развития города Благовещенска основан на полном использовании потенциала планируемых проектов, развитии инновационной сферы, диверсификации экономики города, бурном развитии всех её отраслей, улучшении экономической обстановки по стране в целом.

Наиболее вероятным сценарием развития является стабилизационный сценарий, однако, необходимо ориентироваться на видение, описанное в оптимистическом сценарии, который выбран целевым.

Оценка трудового потенциала проведена на основании анализа современного состояния демографических процессов и прогноза численности населения. Существенные изменения на расчётную перспективу прогнозируются и в возрастной структуре населения Благовещенска. Так, по инерционному и оптимистическому сценариям перспективного развития резко уменьшится удельный вес лиц трудоспособного возраста – с 65,4 % на начало 2012 г. до, примерно, 60,6 % к началу 2032 г. (табл. 2.1.2).

Таблица 2.1.2. Прогноз возрастной структуры населения города Благовещенска

	2012		2017		2022		2027		2032	
	чел.	%	чел.	%	чел.	%	чел.	%	чел.	%
Инерционный сценарий										
Моложе трудоспособного возраста	34401	15,6	38745	16,9	41540	17,7	40200	17,0	36078	15,3
Трудоспособного возраста	144731	65,4	143379	62,8	142785	60,8	143686	60,7	143365	60,7
Старше	42004	19,0	46345	20,3	50371	21,5	52910	22,3	56575	24,0

трудоспо-собного возраста										
Всего	221136	100,0	228469	100,0	234696	100,0	236796	100,0	236019	100,0
Оптимистический сценарий										
Моложе трудоспо-собного возраста	34401	15,6	39653	17,2	43030	18,1	42971	17,7	39737	16,3
Трудоспо-собного возраста	144731	65,4	143693	62,5	143579	60,4	145271	60,0	148112	60,5
Старше трудоспо-собного возраста	42004	19,0	46626	20,3	50948	21,5	54007	22,3	56794	23,2
Всего	221136	100,0	229972	100,0	237557	100,0	242249	100,0	244643	100,0

На расчётный срок планируется дальнейшее развитие города Благовещенска как главного экономического центра Амурской области. Непроизводственные функции по-прежнему будут доминировать в структуре экономики города, который на весь период действия Генерального плана будет оставаться преимущественно коммерческим, нежели производственным центром региона.

Для упорядочения и дальнейшего развития непроизводственного комплекса города предлагается формирование общественно-деловых и коммерческих зон и развитие территорий для логистических функций.

С целью диверсификации экономики города планируется уделить максимально возможное внимание развитию производственных функций на базе сложившегося промышленного потенциала в таких отраслях как транспортное машиностроение, обработка сельскохозяйственной продукции.

Благовещенск будет сохранять функции образовательного и медицинского центра Амурской области. Развитие этих секторов стимулирует привлечение в экономику города новых средств от предоставления услуг в области образования и здравоохранения и связанных с ними отраслях (аренда и строительство жилья, гостиницы, транспорт, сфера обслуживания и т.п.).

Значительные изменения в социально-экономическое развитие города и всего региона способна привнести реализация проекта по строительству совмещённого пограничного перехода через реку Амур в районе села Каникурган. Место строительства моста и прилегающего к нему таможенного и логистического комплекса расположено за пределами городского округа, однако создание этих сооружений способно существенно скорректировать направления и темпы дальнейшего социально-экономического развития города.

Из наиболее крупных площадок жилищного строительства в пределах округа следует отметить Северный жилой район, освоение территории т.н. «Пятой стройки» и прилегающих земель, индивидуальное жилищное строительство на отдельных обособленных площадках в лесных массивах между Благовещенском и Белогорьем, проект «Игнатьевская усадьба». В качестве новых площадок под жилищное строительство планируется использовать территории

т.н. Зейской набережной и проект освоения территорий в районе бывшей мебельной фабрики.

Роль общегородского центра сохранится за улицами Ленина и 50 лет Октября, которые исторически сформировались в данном качестве. Здесь находится большая часть объектов городского значения, выполняющих административные, культурные, просветительские, торговые и коммерческие функции. В историческом центре города Благовещенска сформировался центральный деловой район, который ограничен улицами Калинина, Октябрьской, Театральной и набережной реки Амур. В его пределах размещено большое количество торговых и коммерческих объектов, офисных зданий. Предлагается и в дальнейшем развивать здесь эти функции.

Линейный центр, вытянувшийся вдоль улицы Ленина, будет дополнен и развит запланированными объектами, вошедшими в состав комплекса «Золотая миля». Проект спрямления русла Амура и создания многофункционального общегородского центра на намывных территориях был предусмотрен действующим Генеральным планом. Намыв осуществлён в период 2012-2013 гг. На отрезке от створа пер. Св. Иннокентия до ул. Театральной несколько функциональных зон. По оси здания областного Правительства предусмотрено размещение летнего амфитеатра, ориентированного на водную гладь реки. На запад от него планируется размещение православного храма. В створе улицы Трудовой размещается уникальное сооружение – терминал канатной дороги, которую планируется перебросить через Амур, ширина которого в этом месте составляет ориентировочно 700 м. После завершения проект «Золотая миля» имеет все шансы стать «визитной карточкой» города, формирующей фасад со стороны набережной реки Амур.

Роли подцентров выполняют сложившиеся в силу различных причин группы объектов общественного, культурно-бытового назначения, связанные также с крупными остановками общественного транспорта. На расчётный срок усилится роль Игнатьевского шоссе как линейного центра Западного планировочного района.

Развитие рекреационных функций планируется вести за счёт формирования в городе рекреационных зон преимущественно круглогодичного пользования – в районе Зейской набережной, «Золотой мили» и насыщения существующих рекреационных зон новыми культурно-развлекательными объектами. Необходимо развитие имеющихся зон пригородной рекреации в районе «Мухинка» и севернее п. Моховая Падь. Планируется создание развлекательного комплекса круглогодичного действия «Музейный квартал» в непосредственной близости от мест раскопок динозавров на территории бывших земель Минобороны, передаваемых городу.

Освоение для целей жилищного и общественно-делового строительства земель Минобороны, передаваемых в городскую собственность, будет также являться одним из главных направлений планировочного развития города на расчётный срок.

Важная роль в развитии культурных и экономических связей с Китаем будет принадлежать строящейся канатной дороге, терминал которой размещается в районе «Золотая миля».

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

С ростом численности населения, промышленного производства и повышением жизненного уровня ускоренно растут мобильность и подвижность населения, объемы и дальность перевозок, в значительной мере определяющие социально-экономическое развитие общества. Мобильность товаров, подвижность населения во многом определяют эффективность экономической системы и социальные условия жизни населения.

Ввиду незначительных планировочных изменений в перспективной структуре размещения перспективного жилого фонда по планировочным районам города Благовещенска на прогнозный период значительного перераспределения транспортных потоков и объемов перевозок не ожидается. Наиболее загруженными участками УДС и наиболее востребованными направлениями перевозок пассажирским транспортом общего пользования останутся связи центральной части города с микрорайонами западного и северного планировочного районов.

На перераспределение транспортных потоков в центральной части города повлияет ввод в эксплуатацию второго мостового перехода через р. Зея. Последствия такого влияния будут оценены при разработке прогнозной транспортной модели города Благовещенска.

Объем транзитных международных грузовых перевозок между Российской Федерацией и КНР через территорию города Благовещенска после ввода в эксплуатацию моста через р. Амур значительно сократится. Объем входящих и исходящих внутренних грузовых перевозок по территории города Благовещенска сократится в случае пересмотра схем движения грузового транспорта по городу Благовещенску и строительству логистических грузовых терминалов перераспределится на новые маршруты.

Прогнозный объём перевозок транспортном общего пользования по муниципальным маршрутам города Благовещенска будет напрямую зависеть от состояния подвижного состава и инфраструктуры общественного транспорта. В случае сохранения всех имеющихся недостатков системы транспорта общего пользования, описанных в п. 1.7. ПКРТИ тенденция падения объёма перевозок продолжиться в следствие падения привлекательности транспорта общего пользования на фоне растущей автомобилизации. В случае кардинальных преобразований и модернизации системы транспорта общего пользования его привлекательность вырастет и объемы перевозок в перспективе увеличатся.

Рост пассажиропотока по международным направлениям, обслуживаемым международным аэропортом Благовещенск (Игнатьево) увеличится к 2034 году

более чем в 1,6 раза и составит 128 тыс. пассажиров в год. Тенденция роста объема перевозок внутренним воздушным транспортом также увеличится.

Реализация проекта строительства канатной дороги через Амур между городами Благовещенск и Хэйхэ (КНР) может полностью изменить характер трансграничных пассажирских перевозок водным транспортом. С этой целью в структуре комплекса «Золотая миля» предусмотрены сооружения для терминала канатной дороги и сопутствующей инфраструктуры.

В трансграничном сообщении между городами Благовещенск и Хэйхэ прогнозный рост пассажиропотока достигнет 1 млн. человек к 2034 году.

2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

2.3.1. Автомобильный транспорт

Наиболее значительными мероприятиями на внешних автомобильных дорогах, подходящих к городу, являются реконструкция автодороги «Подъезд от трассы «Амур» к городу Благовещенску» и строительство ответвления на юг для последующего строительства моста через р. Зея. Строительство моста значится в федеральных и государственных программах, указанных в разделе 1.12 ПКРТИ. Мост в створе ул. Горького планируется построить к 2023 году (рис. 2-18). Для этих целей будут привлечены средства областного и федерального бюджета.

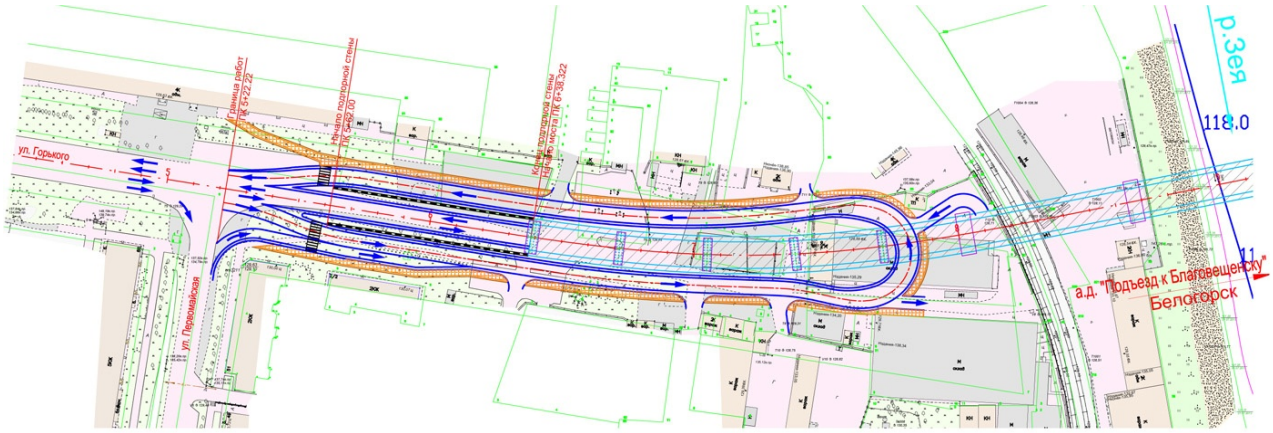


Рисунок 2-18. Развязка в створе ул. Горького у начала нового мостового перехода через р. Зея

В части развития инфраструктуры внешнего автотранспорта проектом предусмотрен перенос автовокзала с занимаемого им земельного участка на территорию квартала 300 непосредственно рядом с существующим ж.д. вокзалом. Перенос автовокзала предусмотрен в Схеме территориального планирования Амурской области и в Генеральном плане.

2.3.2. Железнодорожный транспорт

На прогнозный период планируется строительство дополнительных главных путей, развитие существующей инфраструктуры на участках Шимановская - Белогорск и Белогорск - Благовещенск, реконструкция

действующей железнодорожной инфраструктуры участков железнодорожных путей общего пользования общей протяженностью 570 км (Ивановский район, г. Благовещенск, г. Белогорск, Белогорский район). Так же планируется строительство второго железнодорожного мостового перехода через р. Зея. Данные мероприятия предусмотрены в федеральных программах, указанных в разделе 1.12 ПКРТИ.

2.3.3. Воздушный транспорт

На прогнозный период планируется реконструкция аэропорта Благовещенска (Игнатьево), включающая в себя реконструкцию взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перрона, водосточно-дренажной системы, замену светосигнального оборудования, строительство (реконструкцию) аварийно-спасательной станции. В рамках проекта будет построен новый терминал, обслуживающий международный сектор полетов (рис. 2-19).

Проект планируется реализовывать в форме государственно-частного партнерства в соответствии с концессионным соглашением, заключённым с потенциальным инвестором на 30 лет. Срок завершения проекта – 2023 год. Реализация проекта позволит увеличить пропускную способность международного сектора в 1,7 раза.



Рисунок 2-19. Схема реконструкции аэропорта Благовещенска (Игнатьево)

2.3.4. Водный транспорт

Схемой территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта предусмотрено перевооружение порта Благовещенск с созданием терминальных комплексов и логистических центров. Планируется реконструкция с целью создания современного порта международного значения. Планируется в рамках холдинга увеличить переработку грузов до 5 млн. тонн.

2.3.5. Канатная дорога

В городе Благовещенске осуществляется строительство первой в мире трансграничной пассажирской канатной дороги над р. Амур между городами Благовещенск и Хэйхэ (КНР). Проект реализовывается на основе межправительственного соглашения о строительстве, эксплуатации, содержании и обслуживании канатной дороги, заключенного 03.09.2015 года между Правительствами Российской Федерации и КНР (рис. 2-20, 2-21).

Технические параметры проекта:

протяженность канатной дороги: 973 м.;

интервал движения: 12-15 минут;

вместительность: 2 кабины по 110 человек;

общая площадь транспортного блока: 9 890 кв.м;

общая площадь залов пунктов пропуска в обе стороны: 3670 кв.м.

Победителем международного конкурса на разработку архитектурной концепции стало бюро UNStudio – голландское бюро, основанное в 1988 году Беном ван Беркелем и Кэролайн Бос, с офисами в Амстердаме, Франкфурте, Гонконге и Шанхае. Бюро имеет большой опыт проектирования канатных дорог и терминальных станций.

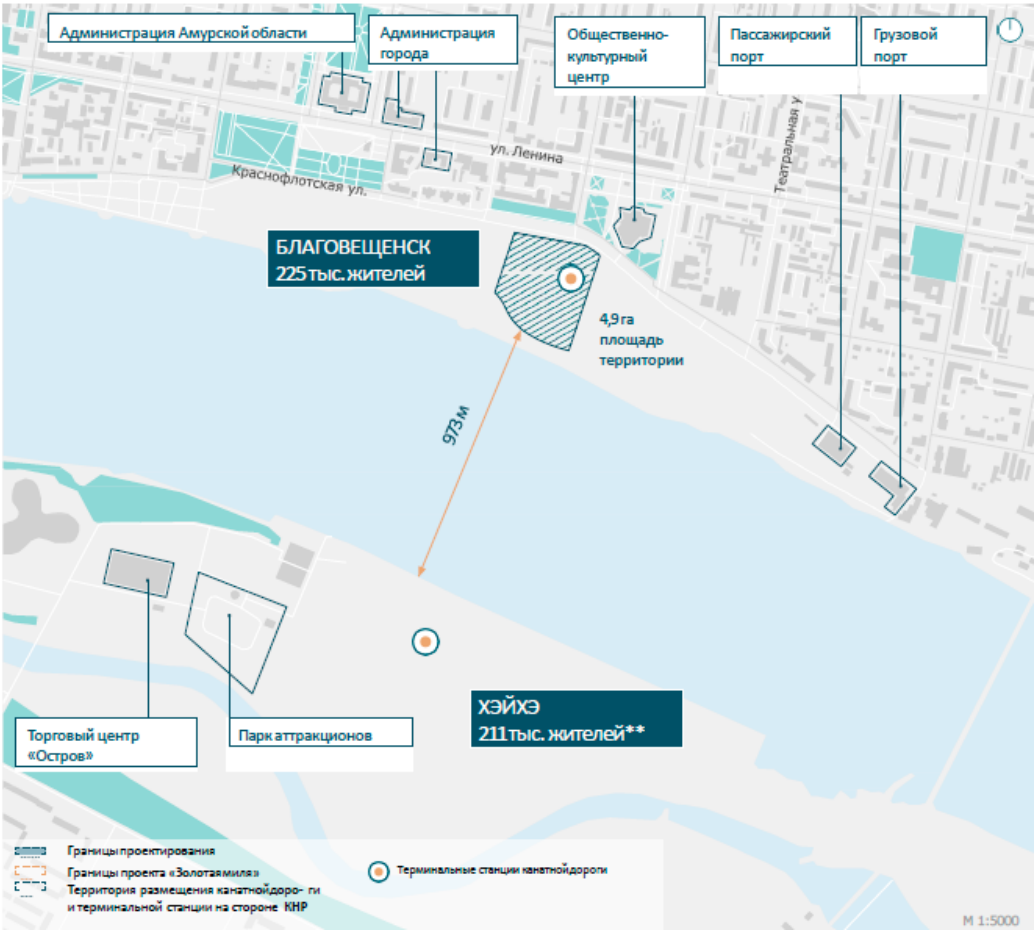


Рисунок 2-20. Проект трансграничной канатной дороги между городом Благовещенск и городом Хэйхэ (КНР)

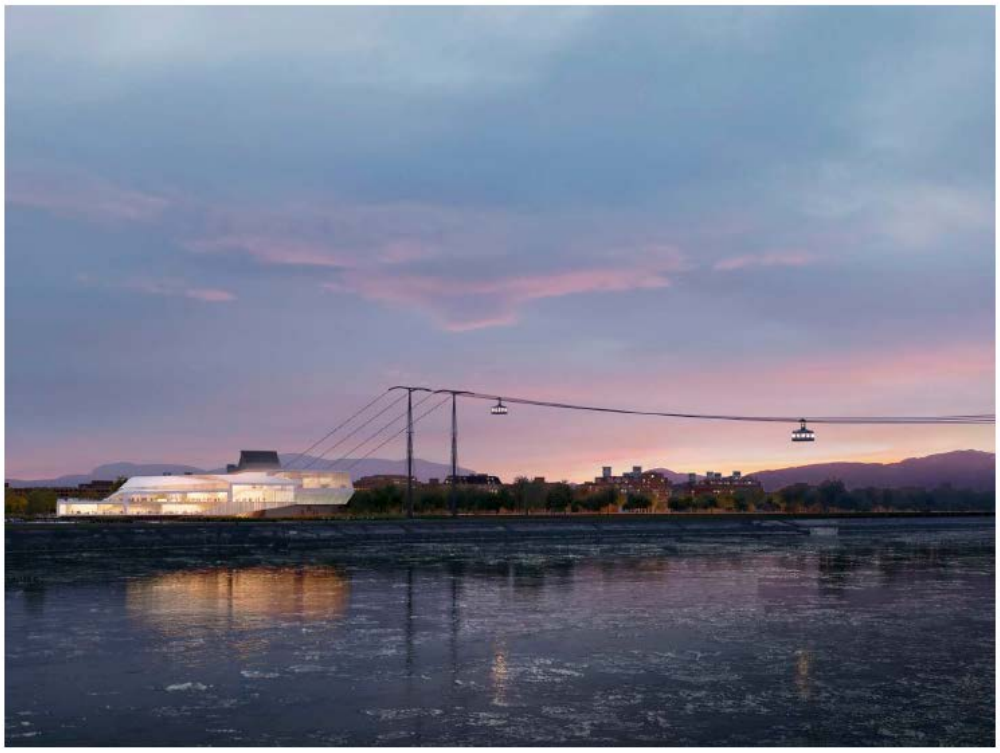


Рисунок 2-21. Проект трансграничной канатной дороги между городом Благовещенск и городом Хэйхэ (КНР)

2.4. Прогноз развития дорожной сети городского округа

Развитие УДС города Благовещенска в рассматриваемой перспективе будет прямо пропорционально зависеть от экономической обстановки в городе и объема финансирования, направляемого органами городской, региональной и федеральной власти. Развитие УДС сети города преследует цель обеспечения комфортных и безопасных условий для передвижения по нему как при помощи личного автомобиля, так и на транспорте общего пользования.

На прогнозный период развитие УДС необходимо осуществлять по следующим направлениям:

1. Развитие меридиональных связей между центральной частью города и жилыми кварталами западного и северного планировочных районов. Развитие необходимо осуществлять как за счет увеличения пропускной способности существующих связей, так и за счет проработки вопросов устройства новых связей.
2. Увеличение доли дорог, находящихся в надлежащем техническом состоянии в общей протяженности дорог общего пользования муниципального образования.
3. Уменьшение доли дорог с грунтовым покрытием в общей протяженности дорог общего пользования муниципального образования, за счет устройства на таких дорогах капитального дорожного покрытия.
4. Развитие каркаса магистральных улиц по всей территории города Благовещенска.

5. Разгрузка существующих пересечений УДС и устранение наиболее загруженных одноуровневых пересечений с железными дорогами за счёт устройства транспортных развязок в разных уровнях.

6. Оптимизация (реконструкция) наиболее загруженных пересечений, а также пересечений, являющихся очагами аварийности. Увеличение пропускной способности пересечений за счёт реконструктивно-планировочных мероприятий.

7. Оптимизация парковочного пространства в центральной части города, в том числе за счет введения платных парковок.

8. Улучшение условий движения пешеходов по УДС города. Устройство и реконструкция тротуаров, устройство новых пешеходных переходов, организация пешеходных зон и общественных пространств, иные мероприятия, повышающие безопасность дорожного движения.

9. Создание и развитие велосипедной инфраструктуры по всей территории городского округа.

Прогнозные показатели состояния УДС города Благовещенска представлены в таблице 2.4.1.

Таблица 2.4.1. Прогнозные показатели состояния УДС города Благовещенска

Показатели	Ед. изм.	Современное состояние	Расчетный срок (2034 г.)
Протяженность улично-дорожной сети В том числе:	км	404,46	516,61
Доля и протяженность дорог с твердым покрытием	км	236 50 (58,5 %)	413,28 (80 %)
Доля и протяженность дорог с грунтовым покрытием	км	167,96 (41,5 %)	103,32 (20 %)
Доля дорог, соответствующих нормативному состоянию	км	48 %	95 %
Уровень автомобилизации	легк. авт./ 1000 жителей	310	500

2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории городского округа. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей, находящихся в собственности граждан.

Генеральным планом, а также НГП города Благовещенска предусмотрено увеличение уровня автомобилизации на расчетный срок (2034 г. – Генеральный план, 2030 г. – НГП) до 500 авт./1000 чел. Данный показатель так же принят в качестве расчетного при разработке ПКРТИ.

Рост уровня автомобилизации неизбежно повлечёт за собой ухудшение основных параметров, характеризующих дорожное движение:

увеличение интенсивности дорожного движения,

снижение средней скорости движения транспортных средств,

увеличение среднего количества транспортных средств в движении, приходящихся на один километр полосы движения (плотности движения),

росту уровня (коэффициента) загрузки дорог движением.

Для оценки последствий прогнозного роста автомобилизации и оценки эффективности разрабатываемых мероприятий по развитию транспортной

инфраструктуры в городе Благовещенске разработана прогнозная транспортная модель муниципального образования города Благовещенска. Модель включает сценарии по каждому из предлагаемых вариантов развития транспортной инфраструктуры.

2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Прогнозное значение показателей безопасности дорожного движения будет напрямую зависеть, в том числе, от реализации мероприятий, заложенных в ПКРТИ.

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,

повышение безопасности пешеходов и велосипедистов,

мероприятий по профилактике нарушений правил дорожного движения,

пропаганда правильного поведения на дороге.

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.

Уже имеющиеся светофорные объекты, пешеходные переходы, необходимо поддерживать в надлежащем состоянии, согласно соответствующим нормативным документам.

Проведение капитального ремонта УДС города Благовещенска приведет к сокращению числа ДТП, возникающих по причине неудовлетворительных дорожных условий.

Прогнозное количество ДТП снизится и за счёт проведения локальных мероприятия на УДС (уширения в зонах остановки общественного транспорта, устройство островков безопасности и разделения потоков на перекрестках, мероприятий по снижению аварийности перекрестков, в том числе уменьшающих количество конфликтных точек).

Результатом выполнения всех мероприятий, предусмотренных ПКРТИ, будет являться снижение числа ДТП за год с 7508 до 500 на прогнозный период 2034 г.

Потери от ДТП, связанные с гибелью и ранениями людей, с повреждением автомобильного транспорта, влекут за собой расходы бюджетной системы на медицинское обслуживание, административные расходы и расходы по восстановлению технического оснащения дорог.

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

Количество автомобильного транспорта в последние десятилетия быстро растет. Прогнозы на 2034 год для городского округа предполагают дальнейший рост количества легкового и грузового транспорта. Транспорт воздействует

на окружающую среду, загрязняя атмосферу, изменяя климат, увеличивая бытовой шум. В связи с этим растёт беспокойство по поводу воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения. Возникающий риск для здоровья требует определенного ряда действий для снижения негативного воздействия и связанного с ним риска. Включение вопросов защиты окружающей среды и охраны здоровья в политику по развитию транспорта в городе Благовещенске совершенно необходимо для обеспечения устойчивости развития и снижения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения.

Перечень основных факторов негативного воздействия транспортной инфраструктуры приведен в п. 1.11 ПКРТИ.

Прогнозируемое увеличение уровня автомобилизации и числа транспортных средств в городе Благовещенске неминуемо приведёт к увеличению негативного воздействия транспортной инфраструктуры. Прогнозное значение выбросов вредных веществ в атмосферу определяется при разработке прогнозной транспортной модели города Благовещенска для каждого из вариантов развития транспортной инфраструктуры.

Задачами транспортной инфраструктуры в области снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду являются:

сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счёт снижения объёмов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта;

мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива;

развитие альтернативных и экологически чистых способов передвижения.

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматривается реализация следующих мероприятий:

разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололёдных материалов;

обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль них для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

Ещё один способом решения проблемы увеличения негативного воздействия может стать снижение привлекательности пользования личными автомобилями. Для получения необходимого эффекта необходимо развивать транспорт общего пользования, повышать его привлекательность. Также необходимо развивать пешеходное и экологически чистое велосипедное движение. ПКРТИ включает в себя предложения и мероприятия по улучшению условий движения пешеходов и велосипедистов.

3. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ИХ УКРУПНЁННАЯ ОЦЕНКА ПО ЦЕЛЕВЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ (ИНДИКАТОРАМ) РАЗВИТИЯ

3.1. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры

Варианты развития транспортной инфраструктуры города Благовещенска разработаны на основе трёх сценариев демографического прогноза численности населения города: инерционном, стабилизационном и оптимистическом. Согласно каждому сценарию демографического прогноза для каждого варианта развития транспортной инфраструктуры составлен соответствующий набор основных мероприятий, предусмотренных Генеральным планом. При этом перечень мероприятий дополнен мероприятиями, предлагаемыми непосредственно в рамках ПКРТИ.

Нижеперечисленные мероприятия, предлагаемые Генеральным планом при разработке ПКРТИ признаны нецелесообразными:

строительство путепровода № 1 на пересечении Игнатьевского ш. и ул. Студенческая;

строительство путепровода № 2 на пересечении Игнатьевского ш. и ул. Тепличной;

строительство путепровода на пересечении Новотроицкого ш. и ул. Воронкова;

строительство путепровода в створе ул. 50 лет Октября над путями ст. Благовещенск и ул. Магистральная.

Способ реализации (выбор типа и конфигурации пересечения) некоторых мероприятий Генерального плана необходимо обосновать на этапе разработки КСОДД, проекта планировки территории или проектной документации с применением инструментов имитационного микромоделирования транспортного узла. К таким мероприятиям относятся:

устройство пересечения кольцевого типа ул. Центральной с ул. Песчаная;

устройство пересечения кольцевого типа ул. Центральная с Новотроицким ш.;

устройство пересечения кольцевого типа ул. Шафира с Новотроицким ш.;

реконструкция ул. Школьная от ул. Песчаная до ул. Театральная с устройством пересечения кольцевого типа с ул. Дальняя (в части устройства пересечения кольцевого типа);

устройство пересечения кольцевого типа ул. Кольцевая и ул. Театральная;

устройство пересечения кольцевого типа ул. Мухина и ул. Промышленная.

По отдельным мероприятиям Генерального плана требуется уточнение транспортно-планировочных решений в части выбора ширины проезжей части и тротуаров:

реконструкция ул. Конная от ул. Театральная до ул. 50 лет Октября;

реконструкция ул. Пролетарская от ул. 50 лет Октября до ул. Калинина;

реконструкция ул. Шафира от ул. Театральная до ул. Трудовая;

реконструкция ул. Железнодорожная от ул. Красноармейская до ул. Ленина;

строительство ул. Пролетарская от ул. Мухина до ул. Загородная.

В основу предлагаемых вариантов развития транспортной инфраструктуры на этапе их укрупненной оценки вошли базовые мероприятия (мероприятия, заложенные в Генеральном плане) по развитию УДС города Благовещенска, а также демографические показатели (см. п. 2.1 ПКРТИ) и прогноз уровня автомобилизации городского округа (см. п. 2.5 ПКРТИ). Учет базовых мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры для каждого варианта позволит заложить их в прогнозную транспортную модель города для оценки целевых показателей и эффективности проектируемых мероприятий.

3.1.1. Инерционный вариант

Город сохраняет свою функцию административного центра области, транспортного узла, речного порта для перевалки сырьевых ресурсов. При этом, общая экономическая ситуация в стране и регионе не улучшается, продолжается падение реальных доходов населения. Темпы нового жилищного строительства резко замедляются ввиду падения покупательской способности населения, как следствие, развитие застройки на новых площадках не реализуется. Реализация крупных инвестиционных проектов в области транспорта и развития промышленности откладывается. Износ городской инфраструктуры увеличивается, уровень благоустройства и качество жизни населения снижается. В части дорожного хозяйства износ и «недоремонт» УДС будет продолжать накапливаться. Обеспечение социальной сферы производится исходя из необходимого минимума. Население городского округа города Благовещенска на расчетный срок 2034 г. составит 234,9 тыс. человек. В целом, данный вариант можно охарактеризовать как пессимистический.

В таких условиях объемы финансирования транспортной инфраструктуры с учетом возможностей городского бюджета, субсидий из областного и федерального бюджетов существенно не вырастут. При таком варианте, развитие транспортной инфраструктуры будет возможно только в рамках повышения эффективности использования существующей УДС, проведения капитального ремонта отдельных улиц и дорог, реконструкции (оптимизации) отдельных перекрестков. Единственным значимым мероприятием, предусмотренным данным вариантов станет строительство мостового перехода через р. Зея в створе ул. Горького, реализация которого состоится не ранее 2023 года.

Перечень базовых мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры при развитии городского округа город Благовещенск по инерционному варианту:

строительство мостового перехода через р. Зея в створе ул. Горького. Протяженность 3,25 км (мост и подходы, в границах городского округа);

реконструкция ул. Горького на участке от ул. Театральная до ул. Первомайская. Протяженность 1,6 км;

строительство ул. Зеленая, от ул. 50 лет Октября до Новотроицкого ш., протяженность 0,89 км;

реконструкция ул. Шафира на участке от ул. Муравьева-Амурского до ул. Театральная. Протяженность 0, 54 км;

реконструкция ул. Трудовая на участке от ул. Северная до ул. Тенистая. Протяженность 1,28 км;

реконструкция ул. Тепличная на участке от ул. Воронкова до Игнатьевского ш. Протяженность 1,25 км.

В результате рассматриваемых базовых мероприятий при развитии города по инерционному варианту протяженность дорог увеличится с 405,82 км (современное состояние) до 409,90 км.

3.1.2. Стабилизационный вариант

Стабилизационный вариант основан на частых для российской экономики проявлениях задержки реализации инвестиционных проектов, при которых сроки сдвига могут варьировать от года до 10 лет. В целом общая экономическая ситуация в стране и регионе улучшается, что становится причиной плавного демографического роста, увеличения реальных доходов и покупательской способности населения. Экономическое развитие происходит на фоне успешного трансграничного взаимодействия между Российской Федерацией и КНР, открывающее возможность реализации инвестиционных проектов в самых различных отраслях экономики города. Рост численности населения способствует градостроительному развитию города. На расчетный срок окончательно сформируется западный планировочный район, застраиваются кварталы северного планировочного района к востоку от ул. 50 лет Октября, активное жилищное строительство разворачивается в районе Зейской набережной. Индивидуальная застройка развивается в районе 5-й стройки и с. Садовое. Все новые территории с жилой застройкой обеспечиваются транспортной инфраструктурой. В городской застройке со сложившейся планировкой производится капитальный ремонт и реконструкция всех основных улиц и дорог.

В таких условиях финансирование транспортной инфраструктуры увеличивается, что открывает возможность существенно модернизировать имеющуюся инфраструктуру и обеспечить обустройство новой инфраструктурой все развивающиеся территории. Численность населения городского округа на расчетный срок достигнет 240,9 тыс. человек.

Перечень базовых мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры при развитии городского округа город Благовещенск по стабилизационному варианту:

строительство мостового перехода через р. Зея в створе ул. Горького. Протяженность 3,25 км (мост и подходы, в границах городского округа;

реконструкция ул. Горького на участке от ул. Театральная до ул. Первомайская. Протяженность 1,6 км;

реконструкция ул. Шафира на участке от ул. Муравьева-Амурского до ул. Театральная. Протяженность 0,54 км;

реконструкция ул. Трудовая на участке от ул. Северная до ул. Тенистая. Протяженность 1,28 км;

строительство ул. Зеленая, от ул. 50 лет Октября до Новотроицкого ш., протяженность 0,89 км;

реконструкция автомобильной дороги Моховая Падь – Белогорье. Протяженность 10,6 км;

строительство ул. Кантемирова на участке от ул. Промышленная до Игнатьевского ш. Протяженность 0,66 км;

строительство ул. Василенко на участке от Игнатьевского ш. до ул. Промышленная, протяженность 0,66 км;

реконструкция ул. Промышленная на участке от ул. Нагорная до ул. Мухина. Протяженность 1,9 км;

реконструкция ул. Пролетарская на участке от ул. Калинина до ул. 50 лет Октября. Протяженность 1,0 км;

реконструкция ул. Конная на участке от ул. 50 лет Октября до ул. Театральная. Протяженность, 1,120 км;

реконструкция ул. Пролетарская на участке от ул. Калинина до ул. Мухина, протяженность 0,72 км;

строительство и реконструкция улиц в районе Зейской набережной: ул. Заводская на участке от ул. Театральная до Зейской наб.; ул. Конная (от ул. Пушкина до Зейской набережной); Зейской набережной, ул. Ломоносова (от ул. Чайковского до Зейской наб.), ул. Октябрьская (от ул. Пушкина до Зейской наб.). Общая протяженность: 2,7 км;

реконструкция ул. Шимановского на участке от ул. Октябрьская до ул. Северная. Протяженность 0,24 км;

реконструкция ул. Амурская на участке от ул. Железнодорожная до ул. Загородная. Протяженность 1,0 км;

реконструкция ул. Мухина на участке от ул. Пролетарская до ул. Ленина. Протяженность 2,35 км;

реконструкция ул. Текстильная на участке от ул. Островского до ул. Шимановского. Протяженность 0,24 км;

строительство ул. Шафира на участке от ул. 50 лет Октября до ул. Трудовая. Протяженность 0,82 км;

строительство ул. Трудовая на участке от ул. Шафира до ул. Школьная. Протяженность 1,28 км;

реконструкция ул. Садовая в с. Садовое. Протяженность 0,8 км;

строительство комплекса сооружений двухуровневой развязки на пересечении ул. Калинина, ул. Тенистая, Игнатьевского и Новотроицкого шоссе. Протяженность 1,12 км;

строительство ул. Нагорная (Объездная) от ул. Ленина до Игнатьевского ш. Протяженность 4,2 км;

строительство пешеходного моста через пути станции Благовещенск в составе ТПУ «Вокзальный».

В результате рассматриваемых базовых мероприятий при развитии города по стабилизационному сценарию протяженность дорог увеличится с 405,82 км. (современное состояние) до 420,20 км.

3.1.3. Оптимистический вариант

В результате реализации потенциала торгово-экономического сотрудничества между Российской Федерации и КНР к расчетному сроку обеспечивается всестороннее развитие трансграничной агломерации городов Благовещенска и Хэйхэ. На территории города открываются различные транспортно-логистические центры, совместные предприятия. Демографический рост вследствие в целом благоприятной экономической обстановки в стране усиливается. Рост численности населения подкрепляется трудовыми мигрантами из Амурской области, других регионов и стран ближнего зарубежья. Развивается сфера образования, количество студентов, прибывающих в город Благовещенск растёт. Город Благовещенск приобретает функцию «центра услуг», обладая при этом развитым промышленным производством. Активное жилое многоэтажное строительство развивается в западном планировочном районе (между ул. Игнатьевское шоссе и ул. Тепличная), северном планировочном районе (на участке, ограниченном Новотроицким ш., ул. Трудовая, ул. Школьная и ул. Зеленая), районе Зейской набережной, реконструируются кварталы в центральной части города. Индивидуальная жилая застройка развивается в с. Садовое, п. Моховая Падь и п. Плодопитомник. Активно развивается территория с. Чигири, тяготеющая к городу Благовещенску.

Городская инфраструктура претерпевает качественное изменение вследствие увеличения налоговых поступлений в городской бюджет, роста субсидий из вышестоящих бюджетов, а также применения инструментов государственно-частного партнерства.

При оптимистическом варианте развития города должен быть осуществлен весь комплекс мероприятий как по реконструкции УДС, так и по строительству новых фрагментов УДС, запланированных Генеральным планом, полный комплекс мероприятий по оптимизации использования УДС и перекрестков. Максимальный вариант развития разработан с учетом максимально возможного удовлетворения потребностей населения города в транспортной инфраструктуре. Численность населения городского округа на расчетный срок достигнет 246,1 тыс. человек.

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по оптимистическому сценарию подразумевают включение в себя полное и первоочередное выполнение в первую очередь мероприятий, описанных в стабилизационным сценарии. Ниже приведён перечень мероприятий, дополняющих мероприятия стабилизационного сценария:

строительство ул. Железнодорожная на участке от ул. Амурская до ул. Пролетарская. Протяженность 0,59 км;

строительство ул. Осташинская на участке от ул. Мухина до ул. Промышленная. Протяженность 1,26 км;

строительство ул. Кольцевая и реконструкция ул. Политехническая до их соединения с ул. Соколовская. Протяженность 0,72 км;

строительство ул. Шафира от ул. 50 лет Октября до Новотроицкого ш. Протяженность 0,93 км;

реконструкция ул. Школьная на участке от ул. Театральная до ул. Песчаная. Протяженность 1,18 км;

строительство ул. Песчаная на участке от ул. Школьная до ул. Центральная. Протяженность 1,18 км;

строительство ул. Центральная на участке от Новотроицкого ш. до ул. Песчаная. Протяженность 1,3 км;

строительство магистральной дороги общегородского значения западнее с. Садовое. Протяженность 4,5 км;

строительство продолжения ул. Зелёная до ул. Строительная. Протяженность 1,18 км;

реконструкция ул. Центральная на участке от ул. Театральная до ул. Песчаная. Протяженность 1,55 км;

пробивка ул. Богдана Хмельницкого через территорию производственной зоны. Протяженность 0,45 км;

строительство продолжения ул. Красноармейская до пересечения с ул. Студенческая. Протяженность 1,12 км;

строительство улицы подъезд от п. Моховая Падь к технико-внедренческой зоне. Протяженность 2,0 км;

строительство автодорожного моста через р. Бурхановка по ул. Шимановского. Протяженность 0,025 км;

строительство автодорожного моста через р. Чигири по ул. Зелёная. Протяженность 0,03 км;

строительство путепровода над ул. Театральная и путями ж.д. в створе ул. Центральной. Протяженность 0,031 км;

иные мероприятия, предусмотренные полным комплексом мероприятий ПКРТИ, в соответствии с разделом 4.

В результате рассматриваемых базовых мероприятий при развитии города по оптимистическому сценарию протяженность дорог увеличится с 405,82 км (современное состояние) до 516,61 км (с учетом всех мероприятий, предусмотренных ПКРТИ и Генеральным планом).

3.2. Укрупненная оценка и сравнение принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и выбор предлагаемого к реализации варианта с учетом результатов моделирования функционирования транспортной инфраструктуры

Укрупненная оценка и сравнение принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры производится на основе основных показателей по каждому варианту: численности населения, прогнозного уровня автомобилизации, протяженности сети дорог на расчетный срок, а также основных прогнозных характеристик дорожного движения, которые получены по результатам разработки прогнозной транспортной модели города Благовещенска.

Дополнительно, был промоделирован сравнительный сценарий, которые предполагает рост численности населения и уровня автомобилизации по стабилизационному сценарию, но при этом не будет реализовано ни одно мероприятие ПКРТИ. Сравнительный сценарий позволит получить данные

и сравнить их с основными вариантами развития транспортной инфраструктуры и получить ответ на вопрос «что произойдет к 2034 году если транспортная инфраструктура развиваться не будет?».

Основные показатели по вариантам развития транспортной инфраструктуры представлены в таблице 3.2.1.

Таблица 3.2.1. Основные показатели по вариантам развития транспортной инфраструктуры города Благовещенска

Показатель	Существующая ситуация	Инерционный вариант на расчетный срок	Стабилизационный вариант на расчетный срок	Оптимистический вариант на расчетный срок	Сравнительный сценарий на расчётный срок
Численность населения, тыс. чел.	231,071	234,9	240,9	246,1	240,9
Уровень автомобилизации на расчетный срок, авт./1000 чел.	305	500	500	500	500
Протяженность УДС, км	405,82	409,90	420,20	516,61	405,82
Основные характеристики дорожного движения, полученные по результатам моделирования					
Доля дорог работающих в режиме перегрузки, км Z>0.85	20,6	36,9	10,2	8,3	46,8
Средняя скорость движения, км/ч	19	16	20	22	16
Среднее время поездки, мин.	29,5	35	26	23	36
Суммарные затраты времени на перемещения (минут), утренний час пик	551 350	745 966	700 193	694 324	784 747
Средний уровень загрузки дорог движением	49	50	47	44	73
Среднее значение выброса CO2 (г/км)	0.09	0,09	0.08	0.05	0.2
Среднее значение выброса NO2 (г/км)	0.04	0,04	0.04	0.03	0.09

Для оценки и сравнения основных прогнозируемых параметров дорожного движения по основным улицам г. Благовещенска, значения максимальной интенсивности и максимальной загрузки сведены в таблицу 3.2.2 с разбивкой по всем основным сценариям моделирования, включая сравнительный.

Таблица 3.2.2. Основные прогнозируемые параметры дорожного движения на основных улицах города Благовещенска

Улица	Инерционный		Стабилизационный		Оптимистический		Сравнительный (не реализация ни одного из мероприятий ПКРТИ)	
	Макс. интенсивность	Макс. загрузка	Макс. интенсивность	Макс. загрузка	Макс. интенсивность	Макс. загрузка	Макс. интенсивность	Макс. загрузка
ул. Ленина (участок от ул. Мухина до ул. Лазо)	2427	95	2604	96	2444	87	2519	98
ул. Горького (от ул. Мухина до ул. Лазо)	2508	89	2659	87	2570	79	2637	94
ул. Октябрьская (от ул. Мухина до ул. Театральная	1674	84	1755	88	1643	82	1764	94
ул. Тенистая (от ул. Калинина до ул. 50 лет Октября)	1669	93	2092	88	2380	71	1735	96
Игнатьевское ш. (от ул. Тепличная до ул. Магистральная)	1798	46	1533	40	1263	39	1773	68
ул. Магистральная (от ул. Калинина до ул. Театральная)	1131	41	1197	31	1178	30	1145	47
Зейский мост	1018	78	834	64	834	64	858	66
Новый Зейский мост	200	30	286	35	290	35	–	–
ул. Институтская	1715	86	1869	82	1693	80	1692	89
ул. Текстильная (от Новотроицкого ш. до ул. 50 лет Октября)	1607	95	1546	92	1519	85	1707	97
ул. Воронкова	1208	85	997	85	965	79	1345	96
ул. Кольцевая	1411	97	1513	95	1522	86	1687	98
ул. Студенческая	1573	54	1051	46	1497	38	1633	56
ул. Нагорная (планируемая объездная), от ул. Ленина до Игнатьевского ш.	–	–	1285	55	1046	44	–	–
ул. Загородная	1745	83	1376	66	841	40	1780	85
ул. Мухина	2010	96	1778	71	1423	68	2071	99
ул. Калинина	2705	75	3680	82	3831	85	2784	76
Новотроицкое ш. (от ул. Воронкова до ул. Магистральная)	1824	70	2737	69	2755	69	1854	71
ул. 50 лет Октября (от ул. Ленина до ул. Тенистая)	1417	75	1496	75	1546	79	1451	85
ул. 50 лет Октября (от ул. Магистральная до ул. Шафира)	1100	68	1224	69	1345	65	1201	75
ул. Театральная (от ул. Ленина до ул. Магистральная)	2460	85	2342	75	2249	77	2652	98
ул. Театральная (от ул. Магистральная до ул. Кольцевая)	1800	69	1875	71	1897	73	1832	79
ул. Чайковского (от ул. Ленина до ул. Магистральная)	1547	74	1408	67	1419	68	1544	78

Выбор оптимального варианта развития транспортной инфраструктуры обоснован на сравнительном анализе основных параметров характеризующий условия движения транспортных потоков, полученных в результате разработки прогнозной транспортной модели по всем рассмотренным сценариям.

В качестве целевого варианта в ПКРТИ выбран оптимистический вариант. Выбор в пользу данного варианта сделан потому, что именно в нем заложен наибольший необходимый набор мероприятий, обеспечивающий удовлетворение растущих транспортных потребностей населения. Выбор данного варианта обоснован наибольшим эффектом от комплекса мероприятий, что подтверждается максимальным улучшением показателей работы транспортной инфраструктуры среди всех прочих вариантов.

4. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПАРАМЕТРОВ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТА, ОЧЕРЁДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ)

В основу программы мероприятий по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры легли мероприятия, заложенные в Генеральном плане, в реализуемых на территории городского округа муниципальных, региональных и федеральных программах. Анализ показал, что реализация данных мероприятий в целом обеспечит устойчивое функционирование и развитие транспортной инфраструктуры, обеспечит выполнение целей и задач ПКРТИ. Одновременно, разработчик ПКРТИ вносит свои уточнения и дополнения и предложения в виде мероприятий, предложенных в ПКРТИ и разработанных проектных предложений в рамках ПКРТИ (Приложение № 5 к ПКРТИ).

В основе таких мероприятий и предложений лежат следующие тезисы:

учёт передового отечественного и мирового опыта, тенденций и подходов к созданию и развитию современной транспортной инфраструктуры в городах;

создание приоритетных условий для функционирования и развития транспорта общего пользования, оптимизация маршрутной сети, обновление подвижного состава, модернизация сопутствующей инфраструктуры;

сдерживание постоянно растущего уровня автомобилизации;

снижения аварийности и смертности на автомобильных дорогах;

применение современных подходов к организации парковочного пространства;

создание и развитие экологически чистых видов транспорта: велосипедного и электрического, инфраструктуры для них;

развитие пешеходных и рекреационных зон, создание безопасных приоритетных условий для движения пешеходов.

В соответствии с требованиями постановления Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 все мероприятия сгруппированы и представлены в п.п. 4.1 – 4.8.

Для обозначения документов, в рамках которых данное мероприятие было учтено, в таблицах мероприятий используются следующие аббревиатуры:

СТП РФ – схема территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта;

РТС – государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы»;

РТС АО – государственная программа Амурской области «Развитие транспортной системы»;

СТП АО – схема территориального планирования Амурской области;

РТСБ – муниципальная программа «Развитие транспортной системы г. Благовещенска на 2015-2021 гг.»;

ГП – Генеральный план;

Для мероприятий, по которым разработаны отдельные проектные предложения, содержатся ссылки на номер проектного предложения (далее – ПП № 1 – ПП № 14), раскрытого детально в Приложении № 5 к ПКРТИ.

4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

4.1.1. Автомобильный транспорт

В данном пункте представлены мероприятия, затрагивающие внешние транспортные связи городского округа с другими муниципальными образованиями, городами и регионами. Мероприятия по развитию УДС города представлены в п.п. 4.6.

В 2021 году начато строительство второго автомобильного моста через р. Зея в городе Благовещенске в створе ул. Горького. Завершение работ планируется к 2023 году. Строительство объекта финансируется из средств федерального и областного бюджетов.

Схемой территориального планирования Амурской области и Генеральным планом предусмотрен перенос существующего автовокзала с ул. 50 лет Октября, д. 44 в район железнодорожного вокзала (квартал ул. 50 лет Октября, ул. Станционная, ул. Тополина, ул. Островского). В рамках ПКРТИ предлагается включение нового комплекса автовокзала в состав транспортно-пересадочного узла, согласно проектному предложению из Приложения № 5 к ПКРТИ (табл. 4.1.1-1).

Таблица 4.1.1-1. Мероприятия по развитию автомобильного транспорта

№	Наименование объекта (мероприятия)	Параметры объекта	Основание	Сроки реализации	Местоположение объекта
4.1.1.1	Строительство автодорожного моста через р. Зея	Длина: 2022 м. Габариты проезжей части и тротуаров: 0,75+7,0+0,75	СТП РФ, РТС, РТС АО, СТП АО, ГП	2021-2023 г.	В створе ул. Горького
4.1.1.2	Строительство автовокзала в составе ТПУ	Мощность: 10 000 пас. /сутки Вместимость: 400 чел. 12 постов отправления, 4 поста посадки	СТП АО, ГП, ПКРТИ	2023-2024 г.	Квартал, ограниченный ул. 50 лет Октября, ул. Станционная, ул. Тополиная и ул. Островского

4.1.2. Железнодорожный транспорт

В соответствии со схемой территориального планирования в области федерального транспорта планируется строительство второго главного пути на участке Белогорск-Благовещенск, а также строительство второго железнодорожного мостового перехода через р. Зея рядом с существующим мостом (табл. 4.1.2-1).

Таблица 4.1.2-1. Мероприятия по развитию железнодорожного транспорта

№	Наименование объекта (мероприятия)	Параметры объекта	Основание	Сроки реализации	Местоположение объекта
4.1.2.1	Строительство вторых главных путей на участке Белогорск - Благовещенск	Протяженность: 32 км	СТП РФ	2020-2030 г (согласно СТП РФ)	В границах городского округа
4.1.2.2	Строительство мостового перехода через р. Зея	Протяженность: 2,5 км	СТП РФ	2020-2030 г. (согласно СТП РФ)	Квартал, ограниченный ул. 50 лет Октября, ул. Станционная, ул. Тополиная и ул. Островского
4.1.2.3	Организация пригородного железнодорожного сообщения по маршруту Благовещенск – Белогорск - Свободный	Первый этап: 2-3 пары поездов в сутки Второй этап: 6-8 пар поездов в сутки (ПП №1)	ПКРТИ	2023 г.	ст. Благовещенск, ст. Моховая Падь, ст. Белогорье, ст. Призейская

4.1.3. Водный транспорт

СТП РФ в области федерального транспорта предусмотрено перевооружение порта Благовещенск с созданием терминальных комплексов и логистических центров. Планируется реконструкция с целью создания современного порта международного значения. Планируется в рамках холдинга увеличить переработку грузов до 5 млн. тонн.

В рамках ПКРТИ предлагается сохранение функционирования пассажирских пристаней на набережной р. Амур (в створе ул. Театральная и в районе д. 147 по ул. Краснофлотская), функционирование в период навигации

рекреационных прогулочных маршрутов теплоходов по р. Амур (с возможностью дальнейшего расширения маршрутов).

При создании планируемой пешеходной и рекреационной зоны в районе Зейской набережной предлагается устройство новой пристани для обеспечения функционирования рекреационных прогулочных маршрутов теплоходов с возможностью захода их в реку Зея (табл. 4.1.3-1).

Таблица 4.1.3.-1. Мероприятия по развитию водного транспорта

№	Наименование объекта (мероприятия)	Параметры объекта	Основание	Сроки реализации	Местоположение объекта
4.1.3.1	Перевооружение порта Благовещенск с созданием терминальных комплексов и логистических центров	Объем переработанных грузов: до 5 млн. т	СТП РФ	2020-2030 годы (согласно СТП РФ)	В границах городского округа
4.1.3.2	Сохранение функционирования пристаней и рекреационных прогулочных маршрутов по р. Амур	2 пристани на наб. р. Амур	ПКРТИ	2020-2030 годы (согласно СТП РФ)	Квартал, ограниченный ул. 50 лет Октября, ул. Станционная, ул. Тополиная и ул. Островского
4.1.3.3	Устройство пристани для прогулочных рекреационных маршрутов	1 пристань (определяется на стадии ППТ)	ПКРТИ	2023 г.	Планируемая пешеходная зона в районе Зейской набережной

4.1.4. Воздушный транспорт

В области воздушного транспорта в городе Благовещенске планируется завершение строительства второй искусственной взлётно-посадочной полосы и реконструкции сопутствующей инфраструктуры. Финансирование работ осуществляется из средств федерального бюджета.

Согласно распоряжению Правительства Амурской области от 31.01.2019 № 20-р и заключённому концессионному соглашению, осуществляется:

реконструкция терминального комплекса аэропорта «Игнатьево», включая строительство терминала международных линий, модернизацию терминала внутренних линий, расширение парковочной зоны, строительство грузового терминала и иные мероприятия;

реконструкция взлётно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перрона, водосточно-дренажной системы, замена светосигнального оборудования, строительство (реконструкция) аварийно-спасательной станции (Амурская область, г. Благовещенск).

Искусственная взлётно-посадочная полоса 2800х45 м, количество мест стоянки воздушных судов – 28 (табл. 4.1.4-1).

Таблица. 4.1.4-1. Мероприятия по развитию воздушного транспорта

№	Наименование объекта (мероприятия)	Параметры объекта	Основание	Сроки реализации	Местоположение объекта
4.1.4.1.	Строительство второй ИВПП и реконструкция сопутствующей инфраструктуры	ИВПП 2800х45 м	СТП РФ, РТС РФ, РТС АО	2019-2022 гг.	Аэропорт «Игнатьево»
4.1.4.2	Реконструкция терминального комплекса аэропорта «Игнатьево» в рамках концессионного соглашения	Согласно концессионному соглашению	Распоряжение правительства Амурской области от 31.01.2019 № 20-р	2020-2023 гг.	Аэропорт «Игнатьево»

4.1.5. Канатная дорога

В 2019 году в городе Благовещенске началось строительство первой в мире трансграничной пассажирской канатной дороги над р. Амур между городами Благовещенск и Хэйхэ (КНР). Проект реализовывается на основе межправительственного соглашения о строительстве, эксплуатации, содержании и обслуживании канатной дороги, заключенного 3 сентября 2015 года между Правительствами Российской Федерации и КНР. Финансирование строительства канатной дороги осуществляется с использований внебюджетных средств и инвестиций (табл. 4.1.5-1).

Таблица 4.1.5-1. Мероприятия по строительству канатной дороги

№	Наименование объекта (мероприятия)	Параметры объекта	Основание	Сроки реализации	Местоположение объекта
4.1.5.1	Строительство трансграничной канатной дороги между городами Благовещенск и Хэйхэ	Протяженность: 973 м	Межправительственное соглашение РФ и КНР от 03.09.2015	2019-2023 гг.	Намывные территории, между ул. Краснофлотская, Шимановского и Кузнечная

4.2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов

Учитывая мероприятие Генерального плана о переносе автовокзала с ул. 50 лет Октября, д. 44 в квартал вблизи железнодорожного вокзала в рамках ПКРТИ предусматривается создание транспортно-пересадочного узла (ТПУ) «Вокзальный», включающего в себя железнодорожные вокзал, автовокзал, встроенный в торгово-развлекательный комплекс, остановки общественного транспорта, парковку.

Подробное описание предлагаемого ТПУ содержится в Приложении № 5 к ПКРТИ, ПП № 2.

В рамках ПКРТИ предлагаются мероприятия по оптимизации маршрутной сети транспорта общего пользования, направленные на устранение недостатков существующей сети, описанных в п. 1.7. ПКРТИ. Мероприятия по оптимизации

маршрутной сети транспорта общего пользования разделены на два этапа – краткосрочный и долгосрочный (табл. 4.2.1-1).

Подробное описание, включая схемы маршрутной сети, приведены в Приложении № 5 к ПКРТИ, ПП № 3 и № 4.

Согласно проектному предложению в ПКРТИ в перспективе в Благовещенске планируется создать систему наземного электрического транспорта – трамвая. Создание трамвайной системы планируется в 3 этапа, с 2023 г. по 2030 г.

Подробное описание, включая схемы маршрутной сети, приведены в Приложении № 5 к ПКРТИ, ПП № 5.

Таблица 4.2.1-1. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов

№	Наименование объекта (мероприятия)	Параметры объекта	Основание	Сроки реализации	Местоположение объекта
4.2.1	Строительство ТПУ «Вокзальный»	В соответствии с проектным предложением, далее на стадии ППТ (ПП № 2)	ПКРТИ	2023-2024 гг.	Привокзальная площадь, квартал, ограниченный ул. 50 лет Октября, ул. Станционная, ул. Тополиная и ул. Островского
4.2.2	Оптимизация маршрутной сети транспорта общего пользования. Этап 1	В соответствии с проектным предложением (ПП № 3)	ПКРТИ	2022 г.	Маршрутная сеть г. Благовещенска
4.2.3	Оптимизация маршрутной сети транспорта общего пользования. Этап 2	В соответствии с проектным предложением (ПП № 4)	ПКРТИ	2022 г.	Маршрутная сеть г. Благовещенска
4.2.4	Строительство трамвайной сети. Этап 1	Протяженность: 16,5 км. + трамвайное депо (ПП №5)	ПКРТИ	2024-2025 гг.	ул. Воронкова, ул. Студенческая, ул. Загородная, ул. Горького, ул. Мухина, ул. Ленина, ул. Лазо. Трамвайное депо на ул. Воронкова. Трамвайный путепровод на ул. Загородная
4.2.5	Строительство трамвайной сети. Этап 2	Протяженность: 7 км, включая трамвайную эстакаду над станцией Благовещенск протяженностью 0,8 км (ПП №5)	ПКРТИ	2025-2030 гг.	ул. Василенко, ул. Институтская, ул. Дьяченко, ул. Магистральная, ул. 50 лет Октября (от привокзальной площади до ул. Ленина), трамвайный путепровод через ст. Благовещенск
4.2.6	Строительство трамвайной сети. Этап 3	Протяженность: 4,2 км, включая транспортный тоннель под станцией Благовещенск, протяженностью	ПКРТИ	2025-2030 гг.	ул. Гражданская, ул. 50 лет Октября, от ул. Гражданская до ул. Школьная

		0,3 км (ПП № 5)			

4.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства

Основными мероприятиями ПКРТИ в части инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта является проектное предложение по созданию зоны платного парковочного пространства в центральной части города Благовещенска. Мероприятие планируется реализовать в 2 этапа в целях снижения загрузки дорог, сдерживания уровня автомобилизации.

Подробное описание представлено в Приложении № 5 к ПКРТИ, ПП № 6.

Крупные планируемые инфраструктурные проекты в городе Благовещенске, такие как проект «Золотая миля» и планируемый ТПУ «Вокзальный» потребуется обеспечить большим количеством парковочных мест. Для этих целей планируется устройство внеуличных паркингов (табл. 4.3.1-1).

Таблица 4.3.1-1. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства

№	Наименование объекта (мероприятия)	Параметры объекта	Основание	Сроки реализации	Местоположение объекта
4.3.1	Организация платного парковочного пространства. Этап 1.	В соответствии с проектным предложением, (ПП № 6)	ПКРТИ	2022 г.	В границах улиц Октябрьская, Шимановского, Шевченко, Краснофлотская
4.3.2	Организация платного парковочного пространства. Этап 2.	В соответствии с проектным предложением (ПП № 6)	ПКРТИ	2023 г.	В границах улиц Октябрьская, Театральная, Горького, Лазо, Краснофлотская, Мухина, Калинина
4.3.3	Строительство внеуличного паркинга в составе ТПУ «Вокзальный»	В соответствии с проектным предложением (ПП № 2), далее на станции ППТ	ПКРТИ	2024 г.	Привокзальная площадь, планируемый ТПУ «Вокзальный»
4.3.4.	Строительство внеуличного паркинга в составе комплекса «Золотая миля»	В соответствии с ППТ	ПКРТИ	2024 г.	ул. Театральная, планируемый комплекс «Золотая миля»

4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного движения (табл. 4.4.1-1).

Подробное описание представлено в Приложении № 5 к ПКРТИ, ПП № 7.

Таблица 4.4.1-1. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного движения

№	Наименование объекта (мероприятия)	Параметры объекта	Основание	Сроки реализации	Местоположение объекта
4.4.1	Устройство пешеходной зоны в составе проектируемой Зейской набережной	Протяженность: 1500 м. Иные параметры определяются на стадии ППТ	ГП, ПКРТИ	2024 г.	Проектируемая Зейская набережная, от ул. Октябрьская до ул. Заводская
4.4.2.	Устройство пешеходной зоны в составе предлагаемого линейного парка «Река Бурхановка»	Протяженность 1700 м. Иные параметры определяются на стадии ППТ (ПП № 7)	ПРКТИ	2025-2034 г.	Планируемый линейный парк «Река Бурхановка», от ул. Богдана Хмельницкого до ул. Лазо (вдоль русла реки Бурхановка)
4.4.3	Строительство велодорожки по ул. Краснофлотская и набережной р. Амур	Протяженность: 4 250 м	ПКРТИ	2021 г.	От ул. Уралова до ул. Первомайская
4.4.4	Строительство сети велодорожек Западного планировочного района (1 очередь)	Протяженность: 12 650 м	ПКРТИ	2022 г.	От Игнатьевского ш. до ул. Воронкова по ул. Тепличная, ул. Василенко, ул. Студенческая, ул. Кантемирова, ул. Калинина. ул. Институтская, от ул. Василенко до ул. Калинина. От ул. Тепличная до ул. Калинина по Игнатьевскому ш. и ул. Воронкова. По ул. Калинина от Игнатьевского ш. до ТК «Самбери»
4.4.5	Строительство сети велодорожек в Северном планировочном районе (1 очередь)	Протяженность: 2 900 м	ПКРТИ	2022 г.	ул. Зеленая (от Новотроицкого ш. до ул. Муравьева-Амурского), ул. Муравьева-Амурского (от ул. Зеленая до Шафира), ул. Шафира (от ул. 50 лет Октября до ул. Муравьева-Амурского)
4.4.6	Строительство велодорожки по ул. Мухина	Протяженность: 4000 м	ПКРТИ	2022 г.	ул. Мухина, от Игнатьевского ш. до ул. Краснофлотская

4.4.7	Строительство велодорожки по ул. Пролетарская и ул. Конная	Протяженность: 3800 м	ПКРТИ	2022 г.	От д. 144 по ул. Мухина (ТЦ «Острова») по ул. Конная и ул. Пролетарская до ул. Чайковского
4.4.8	Строительство велодорожки по ул. Краснофлотская	Протяженность: 1100 м	ПКРТИ	2022 г.	По ул. Краснофлотская, от ул. Чайковского до ул. Первомайская
4.4.9	Строительство велодорожки по ул. Чайковского и далее вдоль р. Зея до пос. Астрахановка	Протяженность: 9000 м	ПКРТИ	2022 г.	По ул. Чайковского от ул. Краснофлотская до р. Чигири и далее вдоль берега р. Зея до д. 37 по ул. Павленко (п. Астрахановка)
4.4.10	Строительство велодорожки в составе ул. Нагорная (Объездная)	Протяженность: 4400 м	ПРКТИ	2023 г.	ул. Нагорная (Объездная), от Игнатьевского ш. до ул. Ленина
4.4.11	Строительство велосипедной дорожки по ул. Краснофлотская	Протяженность: 2000 м	ПКРТИ	2023 г.	ул. Краснофлотская, от ул. Ленина до начала существующей велодорожки в районе д. 154/2 по ул. Краснофлотская
4.4.12	Строительство велодорожки по ул. Амурская	Протяженность: 7100 м	ПКРТИ	2023 г.	ул. Амурская, от проектируемой ул. Нагорная (объездная) до ул. Первомайская
4.4.13	Строительство сети велодорожек в районе Зейской набережной	Протяженность: 3200 м	ПКРТИ	2024 г.	От ул. Чайковского до проектируемой Зейской набережной по ул. Конная и ул. Октябрьская. Проектируемая Зейская набережная.
4.4.14	Строительство велодорожки по ул. Студенческая и ул. Загородная	Протяженность: 4150 м	ПКРТИ	2024 г.	ул. Студенческая, ул. Загородная, от Игнатьевского ш. до ул. Краснофлотская
4.4.15	Строительство сети велодорожек Западного планировочного района (2 очередь)	Протяженность: 3500 м	ПРКТИ	2024 г.	ул. Василенко и ул. Кантемирова, от Игнатьевского ш. до ул. Промышленная. ул. Промышленная от проектируемой ул. Нагорная (объездная) до ул. Мухина

4.4.16	Строительство велодорожки по ул. Богдана Хмельницкого	Протяженность: 3300 м	ПКРТИ	2024 г.	ул. Богдана Хмельницкого, от ул. Краснофлотская до ул. Тенистая
4.4.17	Строительство велодорожки по ул. Кузнечная	Протяженность: 3500 м	ПКРТИ	2024 г.	ул. Кузнечная, от ул. Краснофлотская до ул. Станционная
4.4.18	Строительство велодорожки по ул. 50 лет Октября	Протяженность: 3800 м	ПКРТИ	2024 г.	ул. 50 лет Октября, от ул. Школьная до ул. Магистральная
4.4.19	Строительство велодорожек на подъездах к ТПУ «Вокзальный»	Протяженность: 2500 м	ПКРТИ	2024 г.	ул. Калинина (от ул. Магистральная до ул. Тенистая (от ул. Калинина до ул. Пионерская), ул. Пионерская (от ул. Тенистая до ул. Станционная), ул. Станционная (от ул. Пионерская до ул. Кузнечная)
4.4.20	Строительство велодорожки по ул. Красноармейская	Протяженность: 2300 м	ПКРТИ	2024 г.	ул. Красноармейская, от ул. Загородная до ул. Шимановского
4.4.21	Строительство велосипедной дорожки по ул. Ленина до с. Верхнеблаговещенское	Протяженность: 3500 м	ПКРТИ	2025-2034 гг.	По ул. Ленина, от ул. Краснофлотская до остановки «Сады № 5»
4.4.22	Строительство велодорожки по ул. Театральная до пос. Моховая Падь	Протяженность: 9300 м	ПКРТИ	2025-2034 г.	ул. Театральная, от ул. Текстильная до ул. Горная (п. Моховая Падь)
4.4.23	Строительство велодорожки по ул. Текстильная	Протяженность: 2100 м	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Текстильная, от. Новотроицкого ш. до ул. Театральная
4.4.24	Строительство велодорожки по ул. Шафира	Протяженность: 900 м	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Шафира, от ул. 50 лет. Октября до Новотроицкого ш.
4.4.25	Строительство велодорожки в составе комплекса предлагаемого линейного парка «Река Бурхановка»	Протяженность: 1700 м	ПКРТИ	2025-2034 гг.	Предлагаемый линейный парк «Река Бурхановка», от ул. Богдана Хмельницкого до ул. Лазо
4.4.26	Строительство велодорожки по ул. Загородная	Протяженность: 650 м	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Загородная, от ул. Зейская до ул. Краснофлотская

4.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб

В целях оптимизации распределения транспортных средств по улично-дорожной сети города Благовещенска, исключения движения грузового транспорта по территориям с жилой застройкой, снижению негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения в рамках ПКРТИ предложена перспективная схема движения грузового транспорта по территории города Благовещенска. Ввод схемы намечен после введения в строй нового моста через р. Зея (табл. 4.5.1-1).

Таблица 4.5.1-1. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб

№	Наименование объекта (мероприятия)	Параметры объекта	Основание	Сроки реализации	Местоположение объекта
4.5.1	Введение новой схемы организации движения грузового транспорта по г. Благовещенску	Согласно проектному предложению	ПКРТИ	2023 г., но не ранее ввода нового моста через р. Зея	Территория г. Благовещенска

4.6. Мероприятия по развитию сети дорог городского округа

Мероприятия по развитию сети дорог подразделяются на мероприятия по строительству и реконструкции искусственных сооружений и транспортных развязок на улично-дорожной сети, мероприятия по строительству объектов улично-дорожной сети и мероприятия по реконструкции объектов улично-дорожной сети.

4.6.1. Мероприятия по строительству и реконструкции искусственных сооружений и транспортных развязок на улично-дорожной сети (табл. 4.6.1-1)

Подробное описание представлено в Приложении № 5 к ПКРТИ, ПП № 10.

Таблица 4.6.1-1. Мероприятия по строительству и реконструкции искусственных сооружений и транспортных развязок на улично-дорожной сети

№	Наименование объекта (мероприятия)	Параметры объекта	Основание	Сроки реализации	Местоположение объекта
4.6.1.1	Строительство автодорожного моста через р. Чигири по ул. Зеленая	Длина: 30 м.	ГП, ППТ	2022 г.	Проектируемое продолжение ул. Зеленая от ул. 50 лет Октября до Новотроицкого ш., р. Чигири
4.6.1.2	Строительство двухуровневой транспортной развязки («Калининская развязка»), в том числе проектные работы	Протяженность: согласно проектному предложению (ПП № 10)	ГП, ПКРТИ	2024-2027 гг.	Пересечение ул. Калинина и Новотроицкого ш. с ул. Тенистая, ул. Магистральная и Игнатьевским ш.

4.6.1.3	Капитальный ремонт Зейского моста, в том числе проектные работы	Протяженность: 1,8 км	ПКРТИ	2024-2025 гг., но не ранее открытия второго моста в створе ул. Горького	Зейский мост (в створе ул. Магистральная)
4.6.1.4	Строительство автодорожного моста через р. Бурхановка по ул. Шимановского	Длина: 25 м	ГП	2024 г.	ул. Шимановского, мост через р. Бурхановка
4.6.1.5	Строительство пешеходного моста через пути станции Благовещенск с включением его в состав ТПУ	Длина: 150 м	ГП	2023-2024 гг.	Ст. Благовещенск, планируемый ТПУ «Вокзальный»
4.6.1.6	Строительство путепровода над ул. Театральной и путями Заб. ЖД в створе ул. Центральной с комплексом подходов и предмостных развязок в двух уровнях	Длина путепровода: 350 м. (без учета подходов и съездов)	ГП	2025-2034 гг.	Пересечение ул. Центральная и ул. Театральная
4.6.1.7	Строительство автодорожного моста через р. Чигири по ул. Трудовая	Длина: 30 м	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Трудовая, р. Чигири

4.6.2. Мероприятия по строительству объектов улично-дорожной сети (табл. 4.6.2-1)

Подробное описание представлено в Приложении № 5 к ПКРТИ, ПП № 11.

Таблица 4.6.2-1. Мероприятия по строительству объектов улично-дорожной сети

№	Наименование объекта (мероприятия)	Параметры объекта	Основание	Сроки реализации	Местоположение объекта
4.6.2.1	ул. Шафира Строительство магистральной улицы общегородского значения	Длина: 680 м Ширина проезжей части 14 м. Предусмотреть разделительную полосу	ГП, ППТ	2022 г.	ул. Шафира, от ул. Муравьева-Амурского до ул. 50 лет. Октября
4.6.2.2	ул. Зеленая Строительство магистральной улицы районного значения	Длина: 890 м. Ширина проезжей части 14 м.	ГП, ППТ	2022 г.	ул. Зеленая, от ул. 50 лет Октября до Новотроицкого ш.
4.6.2.3	ул. Нагорная (Объездная). Строительство магистральной улицы общегородского значения (часть западной объездной магистрали)	Длина: 4200 м. Ширина проезжей части: 2х7 м. Предусмотреть разделительную полосу	ГП, ПКРТИ	2023 г.	ул. Нагорная, от д. 2/2 по ул. Нагорная до Игнатьевского ш.
4.6.2.4	ул. Красноармейская Строительство магистральной улицы районного значения	Длина: 200 м. Ширина проезжей части: 10,5 м.	ПКРТИ	2023 г.	ул. Красноармейская, от ул. Нагорная до пересечения с проектируемой ул. Нагорная (объездная)

4.6.2.5	ул. Конная Строительство магистральной улицы районного значения	Длина: 360 м. Ширина проезжей части: 10,5 м.	ГП, ПКРТИ	2024 г.	ул. Конная, от ул. Пушкина до Зейской набережной
4.6.2.6	Зейская набережная Строительство улицы в зонах жилой застройки	Длина: 1500 м. Ширина проезжей части: 10,5 м.	ГП, ПКРТИ	2024 г.	Зейская набережная, от ул. Октябрьская до ул. Заводская
4.6.2.7	ул. Заводская Строительство улицы в зонах жилой застройки	Длина: 670 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ГП, ПКРТИ	2024 г.	ул. Заводская, от ул. Чайковского до планируемой Зейской набережной
4.6.2.8	ул. Ломоносова Строительство улицы в зонах жилой застройки	Длина: 850 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2024 г.	ул. Ломоносова, от ул. Чайковского до планируемой Зейской набережной
4.6.2.9	ул. Кантемирова Строительство улицы местного значения	Длина: 660 м. Ширина проезжей части: 10,5 м.	ГП	2024 г.	ул. Кантемирова, от Игнатьевского ш. до ул. Промышленная
4.6.2.10	ул. Василенко Строительство магистральной улицы районного значения	Длина: 660 м. Ширина проезжей части: 14 м.	ПКРТИ	2024 г.	ул. Василенко, от Игнатьевского ш. до ул. Промышленная
4.6.2.11	ул. Пионерская Строительство улицы в зонах жилой застройки	Длина: 270 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ГП	2024 г.	ул. Пионерская, от ул. Тенистая до ул. Станционная
4.6.2.12	ул. Богдана Хмельницкого Строительство улицы местного значения	Длина: 680 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ГП, ПКРТИ	2024 г.	ул. Богдана Хмельницкого, от Пролетарская до ул. Тенистая
4.6.2.13	ул. Красноармейская Строительство улицы местного значения	Длина: 360 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2024 г.	ул. Красноармейская, от ул. Мухина до ул. Комсомольская
4.6.2.14	Строительство автодороги к площадке «Плодопитомник-2»	Длина: 700 м. Иные параметры определяются на стадии ППТ	ГП	2024 г.	От Игнатьевского ш. до площадки «Плодопитомник-2»
4.6.2.15	Строительство капитальной улично-дорожной сети в районе «Плодопитомник-2»	Длина: 12500 м. Согласно утвержденному ППТ	ГП	2024 г.	Район «Плодопитомник-2»
4.6.2.16	ул. Песчаная Строительство магистральной улицы общегородского значения	Длина: 1700 м. Ширина проезжей части: 2х7 м. Предусмотреть разделительную полосу	ГП	2025-2034 гг.	ул. Песчаная, продолжение ул. 50 лет Октября, от ул. Школьная до ул. Центральная
4.6.2.17	ул. Шафира Строительство магистральной улицы районного значения	Длина 290 м Ширина проезжей части: 7 м.	ГП	2025-2034 гг.	ул. Шафира, от ул. Театральная до ул. Чайковского
4.6.2.18	ул. Центральная Строительство магистральной улицы общегородского значения	Длина: 1300 м Ширина проезжей части: 14 м.	ГП	2025-2034 гг.	ул. Центральная, от ул. Песчаная до Новотроицкого ш.

4.6.2.19	ул. Шафира Строительство магистральной улицы общегородского значения	Длина: 930 м Ширина проезжей части: 14 м. Предусмотреть разделительную полосу	ГП	2025-2034 гг.	ул. Шафира, от ул. 50 лет Октября до Новотроицкого ш.
4.6.2.20	ул. Кольцевая, ул. Политехническая Строительство магистральной улицы районного значения	Длина: 720 м Ширина проезжей части: 10,5 м.	ГП	2025-2034 гг.	ул. Кольцевая, ул. Политехническая, от ул. Театральная до ул. Соколовская
4.6.2.21	ул. Железнодорожная Строительство магистральной улицы районного значения	Длина: 2700 м. Ширина проезжей части: 10,5 м. (ПП № 11)	ГП, ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Железнодорожная, от ул. Пролетарская до ул. Ленина
4.6.2.22	ул. Осташинская Строительство улицы местного значения	Длина: 1260 м. Ширина проезжей части: 10,5 м.	ГП	2025-2034 гг.	ул. Осташинская, от ул. Мухина до ул. Загородная (вдоль Осташкинских озер)
4.6.2.23	ул. Загородная Строительство магистральной улицы районного значения	Длина: 310 м. Ширина проезжей части: 14 м.	ГП	2025-2034 гг.	ул. Загородная, от ул. Зейская до ул. Ленина
4.6.2.24	ул. Красноармейская Строительство улицы местного значения	Длина: 1120 м.	ГП	2025-2034 гг.	ул. Красноармейская, продолжение до пересечения с ул. Студенческая
4.6.2.25	ул. Муравьева-Амурского Строительство улицы местного значения	Ширина проезжей части: 7-14 м.	ПРКТИ	2025-2034 гг.	ул. Муравьева-Амурского, от ул. Шафира до ул. Школьная
4.6.2.26	ул. Зелёная (с. Садовое) Строительство основной улицы сельского поселения	Длина: 1180 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ГП	2025-2034 г.	с. Садовое, продолжение ул. Зеленая до ул. Строительная
4.6.2.27	с. Садовое Строительство магистральной дороги общегородского значения	Длина: 5500 м. Ширина проезжей части: 10,5 - 14 м.	ГП	2025-2034 гг.	с. Садовое, от ул. Центральная до автомобильной дороги, соединяющей Новотроицкое ш. и пос. Моховая Падь
4.6.2.28	Строительство улиц зонах в жилой застройки Северного жилого района	Длина: 2500 м. Иные параметры определяются на стадии ППТ	ГП	2025-2034 г.	Территория Северного жилого района
4.6.2.29	Строительство капитальной улично-дорожной сети в районе «Пятая стройка»	Длина: 10460 м. Иные параметры определяются на стадии ППТ:	ГП	2025-2034 гг.	Район «Пятая стройка»
4.6.2.30	Строительство улично-дорожной сети в районе «Пятая стройка» (2 очередь)	Длина: 1710 м. Иные параметры определяются на стадии ППТ:	ГП	2025-2034 гг.	Район «Пятая стройка»
4.6.2.31	Строительство автодороги к площадке жилищного строительства «Лесная-1»	Длина: 5400 м. Иные параметры определяются на стадии ППТ:	ГП	2025-2034 гг.	Северная часть городского округа, площадка строительства «Лесная-1»

4.6.2.32	Строительство улично-дорожной сети в районе жилищного строительства «Лесная-1»	Длина: 10850 м. Иные параметры определяются на стадии ППТ	ГП	2025-2034 гг.	Северная часть городского округа, площадка строительства «Лесная-1»
4.6.2.33	Строительство автодороги к площадке жилищного строительства «Лесная-2»	Длина: 1400 м. Иные параметры определяются на стадии ППТ	ГП	2025-2034 гг.	Северо-восточная часть городского округа, , автодорога «Моховая Падь – «Белогорье», площадка строительства «Лесная-2»
4.6.2.34	Строительство капитальной улично-дорожной сети в районе строительства «Лесная-2»	Длина: 12500 м. Иные параметры определяются на стадии ППТ	ГП	2025-2034 гг.	Площадка строительства «Лесная-2»
4.6.2.35	Строительство автодороги к площадке жилищного строительства «Лесная-3»	Длина: 300 м. Иные параметры определяются на стадии ППТ	ГП	2025-2034 гг.	Соединение автомобильной дороги «Благовещенск - Свободный» с территорией жилищного строительства «Лесная-3»
4.6.2.35	Строительство улично-дорожной сети в районе застройки «Лесная-3»	Длина: 28000 м. Иные параметры определяются на стадии ППТ	ГП	2025-2034 гг.	Район застройки «Лесная-3»
4.6.2.36	Строительство улицы в производственных зонах	Длина: 10000 м. Иные параметры определяются на стадии ППТ	ГП	2025-2034 гг.	Севернее территории проектируемой ТЭЦ-2
4.6.2.37	Подъезд к технико-внедренческой зоне Строительство улицы в производственных зонах	Длина: 2000 м. Иные параметры определяются на стадии ППТ	ГП	2025-2034 гг.	Подъезд от Моховой Пади к технико-внедренческой зоне

4.6.3. Мероприятия по реконструкции объектов УДС (табл. 4.6.3-1)

Подробное описание представлено в Приложении № 5 к ПКРТИ, ПП № 12.

Таблица. 4.6.3-1. Мероприятия по реконструкции объектов УДС

№	Наименование объекта (мероприятия)	Параметры объекта	Основание	Сроки реализации	Местоположение объекта
4.6.3.1	ул. Тепличная Реконструкция магистральной улицы районного значения (часть западной объездной магистрали)	Длина: 633 м. Ширина проезжей части: 14 м.	ГП, ПКРТИ	2022 г.	ул. Тепличная, от ул. Воронкова до ул. Игнатьевское шоссе
4.6.3.2	ул. Мухина Реконструкция магистральной улицы районного значения	Длина: 2350 м. Ширина проезжей части: 14 м.	ПКРТИ	2022 г.	ул. Мухина, от ул. Ленина до ул. Пролетарская
4.6.3.3	ул. Конная Реконструкция магистральной улицы районного значения	Длина: 2000 м. Ширина проезжей части: 10,5 м.	ГП, ПКРТИ	2022 г.	ул. Конная, от ул. 50 лет Октября до ул. Пушкина

4.6.3.4	ул. Пролетарская Реконструкция магистральной улицы районного значения	Длина: 1000 м. Ширина проезжей части: 10,5 м.	ГП, ПКРТИ	2022 г.	ул. Пролетарская, от ул. Калинина до ул. 50 лет Октября
4.6.3.5	ул. Пролетарская Реконструкция магистральной улицы районного значения	Длина: 1200 м. Ширина проезжей части: 14 м.	ГП, ПКРТИ	2022 г.	ул. Пролетарская, от ул. Артиллерийская до ул. Калинина
4.6.3.6	ул. Шафира Реконструкция магистральной улицы общегородского значения	Длина: 660 м. Ширина проезжей части: 14 м.	ГП, ПКРТИ	2022 г.	ул. Шафира, от ул. Муравьева-Амурского до ул. Театральная
4.6.3.7	ул. Заводская Реконструкция улицы местного значения	Длина: 730 м. Ширина проезжей части: 14 м.	ГП, ПРКТИ	2022 г.	ул. Заводская, от ул. Мухина до ул. Калинина
4.6.3.8	ул. Нагорная (объездная) Реконструкция магистральной улицы общегородского значения (часть западной объездной магистрали)	Длина: 190 м. Ширина проезжей части: 14 м.	ГП, ПКРТИ	2023 г.	ул. Нагорная, от ул. Ленина до д. 2/3 по ул. Нагорная
4.6.3.9	ул. Амурская Реконструкция улицы в зонах жилой застройке	Длина: 1750 м. Ширина проезжей части: 14 м.	ГП, ПКРТИ	2023 г.	ул. Амурская, от ул. Мухина до ул. Нагорная (до проектируемой объездной дороги)
4.6.3.10	ул. Тенистая Реконструкция магистральной улицы районного значения	Длина: 1100 м. Ширина проезжей части: 10,5 м.	ГП, ПКРТИ	2023 г.	ул. Тенистая, от ул. 50 лет Октября до ул. Театральная
4.6.3.11	ул. Театральная Реконструкция магистральной улицы общегородского значения с организацией перекрестка с ул. Тенистой и реконструкцией перекрестка с ул. Заводской	Длина: 450 м. Ширина проезжей части: 21 м. (ППМ№12)	ПКРТИ	2023 г.	ул. Театральная, от ул. Тополиная до ул. Литейная, пересечения ул. Театральная с ул. Тенистая и ул. Заводская
4.6.3.12	ул. Тенистая Реконструкция магистральной улицы районного значения	Длина: 210 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2023	ул. Тенистая, от ул. Кузнечная до ул. Театральная
4.6.3.13	ул. Загородная Реконструкция магистральной улицы районного значения	Длина: 600 м. Ширина проезжей части: 14 м.	ГП, ПКРТИ	2024 г.	ул. Загородная, от ул. Горького до ул. Зейская
4.6.3.14	ул. Октябрьская Реконструкция магистральной улицы районного значения	Длина: 430 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2024 г.	ул. Октябрьская, от ул. Лазо до планируемой набережной р. Зея.
4.6.3.15	ул. Шимановского Реконструкция улицы в зонах жилой застройке	Длина: 1750 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ГП, ПКРТИ	2024 г.	ул. Шимановского, от ул. Октябрьская до ул. Станционная
4.6.3.16	ул. Трудовая Реконструкция улицы в зонах жилой застройке	Длина: 1750 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ГП, ПКРТИ	2024 г.	ул. Трудовая, от ул. Октябрьская до ул. Станционная

4.6.3.17	ул. Садовая, ул. Песчаная (с. Садовое) Реконструкция основной улицы сельского поселения	Длина: 1920 м Ширина проезжей части: 7,0 м.	ГП	2024 г.	С. Садовая, ул. Садовая, ул. Песчаная, от ул. Октябрьская до бывшей войсковой части
4.6.3.18	ул. Промышленная Реконструкция улицы в производственных зонах	Длина: 2100 м. Ширина проезжей части: 14,0 м.	ГП, ПКРТИ	2024 г.	ул. Промышленная, от проектируемой ул. Нагорная (Объездная) до пересечения с ул. Мухина
4.6.3.19	ул. Богдана Хмельницкого Реконструкции улицы в зонах жилой застройки	Длина: 1750 м. Ширина проезжей части: 14 м.	ГП, ПКРТИ	2024 г.	ул. Богдана Хмельницкого, от ул. Амурская до ул. Пролетарская
4.6.3.20	Автомобильная дорога «Моховая Падь – Белогорье» Реконструкция магистральной дороги общегородского значения	Длина: 14000 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ГП, ПКРТИ	2024 г.	Автомобильная дорога «Моховая Падь – Белогорье», от базы «Снежинка» до ул. Луговая (с. Белогорье)
4.6.3.21	ул. Школьная Реконструкция магистральной улицы районного значения	Длина: 1180 м. Ширина проезжей части: 10,5 м.	ГП	2025-2034 гг.	ул. Школьная, от ул. Песчаная до ул. Театральная
4.6.3.22	ул. Текстильная Реконструкция магистральной улицы районного значения	Длина: 1260 м. Ширина проезжей части: 14 м.	ГП, ПКРТИ	2025-2034 г.	ул. Текстильная, от ул. Пионерская до ул. Театральная
4.6.3.23	ул. Северная Реконструкция улицы в зонах жилой застройке	Длина: 2170 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ГП, ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Северная, от ул. Калинина до ул. Театральная
4.6.3.24	ул. Фрунзе Реконструкция улицы местного значения	Длина: 510 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Фрунзе, от ул. Лазо до ул. Первомайская
4.6.3.25	ул. Ломоносова Реконструкция улицы местного значения	Длина: 900 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Ломоносова, от ул. Трудовая до ул. Чайковского
4.6.3.26	ул. Чехова Реконструкция улицы местного значения	Длина: 2000 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Чехова, от ул.50 лет Октября до ул. Пушкина
4.6.3.27	ул. Забурхановская Реконструкция улицы местного значения	Длина: 825 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Забурхановская, от ул. Богдана Хмельницкого до ул. 50 лет Октября
4.6.3.28	ул. Свободная Реконструкция улицы местного значения	Длина: 2850 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Свободная, от ул. Богдана Хмельницкого до ул. Пушкина
4.6.3.29	ул. Высокая Реконструкция улицы местного значения	Длина: 2850 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Свободная, от ул. Богдана Хмельницкого до ул. Пушкина

4.6.3.30	ул. Конная Реконструкция улицы местного значения	Длина: 340 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Конная, от ул. Чайковского до ул. Пушкина
4.6.3.31	ул. Рабочая Реконструкция улицы местного значения	Длина: 2550 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Рабочая, от ул. Богдана Хмельницкого до ул. Театральная и от ул. Чайковского до ул. Пушкина
4.6.3.32	ул. Литейная Реконструкция улицы местного значения	Длина: 1700 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Литейная, от Молоканского кладбища до ул. Театральная
4.6.3.33	ул. Заводская Реконструкция улицы местного значения	Длина: 1100 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Заводская, от ул. Пионерская до ул. Кузнечная
4.6.3.34	ул. Вокзальная Реконструкция улицы местного значения	Длина: 650 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Вокзальная, от ул. Островского до ул. Кузнечная
4.6.3.35	ул. Тополиная Реконструкция улицы местного значения	Длина: 1250 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Тополиная, от ул. Пионерская до ул. Кузнечная
4.6.3.36	ул. Кузнечная Реконструкция улицы местного значения	Длина: 170 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Кузнечная, от ул. Тенистая до ул. Станционная
4.6.3.37	ул. Пушкина Реконструкция улицы местного значения	Длина: 1750 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Пушкина, от ул. Горького до ул. Литейная
4.6.3.38	ул. Красноармейская Реконструкция улицы местного значения	Длина: 610 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Красноармейская, от ул. Чайковского до ул. Лазо
4.6.3.39	ул. Лазо Реконструкция улицы местного значения	Длина: 286 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Лазо, от ул. Октябрьская до ул. Северная
4.6.3.40	ул. Красноармейская Реконструкция улицы местного значения	Длина: 580 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Красноармейская, от ул. Больничная до ул. Железнодорожная
4.6.3.41	ул. Больничная Реконструкция улицы местного значения	Длина: 500 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Больничная, от ул. Октябрьская до ул. Железнодорожная
4.6.3.42	ул. Северная Реконструкция улицы местного значения	Длина: 630 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Красноармейская, от ул. Красноармейская до ул. Загородная
4.6.3.43	пер. Корейский Реконструкция улицы местного значения	Длина: 350 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	пер. Корейский, от ул. Железнодорожная до ул. Загородная

4.6.3.44	ул. Батарейная Реконструкция улицы местного значения	Длина: 370 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Батарейная, от ул. Красноармейская до ул. Больничная
4.6.3.45	ул. Мостовая Реконструкция улицы местного значения	Длина: 1000 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Мостовая, от ул. Шевченко до ул. Трудовая
4.6.3.46	ул. Раздольная Реконструкция улицы местного значения	Длина: 1260 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Раздольная, от ул. Пионерская до ул. Театральная
4.6.3.47	ул. Почтовая Реконструкция улицы местного значения	Длина: 710 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Почтовая, от ул. 50 лет Октября до ул. Шимановского, от д. 47 до ул. Театральная
4.6.3.48	ул. Перспективная Реконструкция улицы местного значения	Длина: 1500 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 г.	ул. Перспективная, от ул. 50 лет Октября до пер. Восточный
4.6.3.49	ул. Островского Реконструкция улицы местного значения	Длина: 420 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Островского, от ул. Перспективная до ул. Конечная
4.6.3.50	ул. Шимановского Реконструкция улицы местного значения	Длина: 1620 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Шимановского, от ул. Кольцевая до д. 278 по ул. Шимановского
4.6.3.51	ул. Трудовая Реконструкция улицы местного значения	Длина: 1900 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Трудовая, от ул. Магистральная до ул. Раздольная, от ул. Текстильная до ул. Зеленая
4.6.3.52	ул. Кузнечная Реконструкция улицы местного значения	Длина: 900 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Кузнечная, от ул. Гражданская до ул. Раздольная, от ул. Текстильная до ул. Кольцевая
4.6.3.53	ул. Политехническая Реконструкция улицы местного значения	Длина: 950 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Политехническая, от д. 153Б до ул. Соколовская
4.6.3.54	ул. Соколовская Реконструкция улицы местного значения	Длина: 200 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Соколовская, от ул. Кузнечная до ул. Театральная
4.6.3.55	ул. Широкая Реконструкция улицы местного значения	Длина: 580 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Широкая, от ул. Кузнечная до пер. Восточный
4.6.3.56	ул. Театральная Реконструкция магистральной улицы общегородского значения	Длина: 8500 м. Ширина проезжей части: 14 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Театральная, от ул. Кольцевая до ул. Горная (пос. Моховая Падь)
4.6.3.57	ул. Зелёная Реконструкция улицы местного значения	Длина: 510 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Зелёная, от ул. Трудовая до ул. Театральная

4.6.3.58	пер. Зелёный Реконструкция улицы местного значения	Длина: 530 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	пер. Зелёный, от ул. Трудовая до ул. Театральная
4.6.3.59	ул. Строителей Реконструкция улицы местного значения	Длина: 660 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Строителей, от ул. Муравьева-Амурского до ул. Театральная
4.6.3.60	пер. Строителей Реконструкция улицы местного значения	Длина: 530 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	пер. Строителей, от ул. Трудовая до ул. Театральная
4.6.3.61	ул. Дальневосточная Реконструкция улицы местного значения	Длина: 530 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Дальневосточная, от ул. Трудовая до ул. Театральная
4.6.3.62	пер. Дальневосточный Реконструкция улицы местного значения	Длина: 530 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	пер. Дальневосточный, от ул. Муравьева-Амурского до ул. Театральная
4.6.3.63	ул. Шилова Реконструкция улицы местного значения	Длина: 530 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Шилова, от ул. Трудовая до ул. Театральная
4.6.3.64	Магистральный пер. Реконструкция улицы местного значения	Длина: 530 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	пер. Магистральный, от ул. Трудовая до ул. Театральная
4.6.3.65	ул. Драгошевского Реконструкция улицы местного значения	Длина: 530 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Драгошевского, от ул. Трудовая до ул. Театральная
4.6.3.66	пер. Монтажников Реконструкция улицы местного значения	Длина: 530 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	пер. Монтажников, от ул. Трудовая до ул. Театральная
4.6.3.67	пер. Линейный Реконструкция улицы местного значения	Длина: 530 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	пер. Линейный, от ул. Трудовая до ул. Театральная
4.6.3.68	ул. Белогорская Реконструкция улицы местного значения	Длина: 530 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Белогорская, от ул. Трудовая до ул. Театральная
4.6.3.69	ул. Трудовая Реконструкция улицы местного значения	Длина: 1500 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Трудовая, от ул. Зеленая до ул. Чигиринская
4.6.3.70	ул. Кузнечная Реконструкция улицы местного значения	Длина: 1800 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Кузнечная, от д.6 по ул. Кузнечная до ул. Школьная
4.6.3.71	ул. Пограничная Реконструкция улицы местного значения	Длина: 1200 м. Ширина проезжей части: 7 м.	ПКРТИ	2025-2034 гг.	ул. Пограничная, от пер. Транспортный до пер. Матросский

4.6.3.72	ул. Центральная Реконструкция магистральной улицы общегородского значения	Длина: 1550 м. Ширина проезжей части 14 м.	ГП	2025-2034 гг.	ул. Центральная, от ул. Песчаная до ул. Театральная

4.7. Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков

В целях дальнейшей реализации мероприятий ПКРТИ, а также во исполнение поручения Президента Российской Федерации от 11.04.2016 на территории города Благовещенска необходимо разработать комплексную схему организации дорожного движения (КСОДД).

В данном разделе так же представлены первоочередные мероприятия по ликвидации выявленных в разделе 1.10 ПКРТИ 7 основных очагов аварийности на территории города Благовещенска.

К первоочередным мерам могут быть отнесены работы по устранению недостатков транспортно-эксплуатационного состояния дорог и улиц, оборудованию их элементами обустройства, поддержанию бесперебойного движения транспортных средств и безопасных условий такого движения, проводимые в рамках работ по ремонту и содержанию.

К мероприятиям по снижению перегруженности дорог и их участков относится весь комплекс мероприятий ПКРТИ по развитию сети дорог, оптимизации системы транспорта общего пользования, развитию велосипедной инфраструктуры. Как показали результаты моделирования транспортной инфраструктуры на расчетный срок, все эти мероприятия позволят снизить уровень загрузки дорог согласно показателям, представленным в разделе 3.2 (табл. 4.7.1-1).

Таблица. 4.7.1-1. Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков

№	Наименование объекта (мероприятия)	Параметры объекта	Основание	Сроки реализации	Местоположение объекта
4.7.1	Разработка комплексной схемы организации дорожного движения г. Благовещенска	Документ транспортного планирования	ПКРТИ	2022 г.	Территория городского округа г. Благовещенска
4.7.2	Реконструкция пересечения ул. Новотроицкое шоссе, и ул. Кольцевая	Согласно проектному предложению	ПКРТИ	2022 г.	Пересечение Новотроицкое шоссе, ул. Кольцевая и ул. Текстильная
4.7.3	Реконструкция пересечения ул. Новотроицкое шоссе, ул. Текстильная и ул. Институтская	Согласно проектному предложению	ПКРТИ	2022 г.	Пересечение Новотроицкое шоссе, ул. Текстильная и ул. Институтская
4.7.4	Реконструкция участка в районе д. 118 по ул. Мухина	Согласно проектному предложению	ПКРТИ	2022 г.	ул. Мухина, в районе д. 118

4.7.5	Реконструкция пересечения ул. Октябрьская и ул. 50 лет Октября	Согласно проектному предложению	ПКРТИ	2022 г.	Пересечение ул. Октябрьская и ул. 50 лет Октября
4.7.6	Реконструкция пересечения ул. Калинина и ул. Горького	Согласно проектному предложению	ПКРТИ	2022 г.	Пересечение ул. Калинина и ул. Горького
4.7.7	Реконструкция пересечения ул. Студенческая и ул. Институтская	Согласно проектному предложению	ПКРТИ	2022 г.	Пересечение ул. Студенческая и ул. Институтская
4.7.8	Реконструкция пересечения ул. Игнатьевское шоссе и ул. Василенко	Согласно проектному предложению	ПКРТИ	2022 г.	Пересечение Игнатьевское шоссе и ул. Василенко

4.8. Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем

Интеллектуальная транспортная система предназначена для эффективного управления транспортными потоками, увеличения пропускной способности улично-дорожной сети, предотвращения автомобильных заторов, уменьшения задержек в движении транспорта, повышения безопасности дорожного движения, информирования участников движения о складывающейся дорожно-транспортной ситуации и вариантах оптимального маршрута движения.

В состав интеллектуальной транспортной системы входят:

система мониторинга параметров транспортных потоков;

система информирования участников дорожного движения о заторах;

система управления техническими средствами регулирования и организации дорожного движения;

система телеобзора;

система управления парковочным пространством;

система фотовидеофиксации нарушений Правил дорожного движения;

система навигационно-информационного обеспечения на основе системы ГЛОНАСС.

Автоматизированной системой управления дорожным движением (далее – АСУДД) называют комплекс технических, программных и организационных мер, обеспечивающих сбор и обработку информации о параметрах транспортных потоков и на основе этого оптимизирующих управление движением. Для установления автоматизированной системы управления дорожным движением на узлах, где осуществляется и планируется реализовать светофорное регулирование, необходима разработка планов координации для различных условий движения, выполняемая в составе Комплексной схемы организации дорожного движения. Выбор программ управления рекомендуется выполнить в составе комплексной программы организации дорожного движения (далее – КСОДД).

4.9. Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения

Защита атмосферы от вредных воздействий, возникающих в результате эксплуатации автомобильного транспорта, является крайне актуальной задачей, поскольку от качества атмосферного воздуха в наибольшей степени зависит не только здоровье человека, но и в целом качество жизни в городе.

Для снижения вредного влияния автомобильного транспорта требуется вынос из городской черты грузовых транзитных потоков. Требование это зафиксировано в действующих строительных нормах и правилах, но практически соблюдается редко.

Эффективным мероприятием по снижению вредного влияния автомобильного транспорта на горожан является организация пешеходных зон с полным запретом въезда транспортных средств на жилые улицы. Менее эффективное, но более реальное мероприятие – это введение системы пропусков, дающих право на въезд в пешеходную зону только специальным автомобилям, владельцы которых живут в конкретной зоне жилой застройки. При этом должен быть полностью исключён сквозной проезд автотранспорта через жилой квартал.

Развитие общественного транспорта в городах обуславливает необходимость поиска путей оптимального использования городских территорий, так как для перевозки одного пассажира в трамвае требуется 0,9 $м^2$, автобусе – 1,1 $м^2$, легковом автомобиле – свыше 20 $м^2$ городской территории.

Основным отличием загрязнения воздушного бассейна автомобильным транспортом, от остальных загрязнителей, является их рассредоточенность по огромной площади и близость к жилым массивам. Поэтому, все мероприятия по снижению негативного воздействия автомобильного транспорта на воздушный бассейн, в том числе и шумового воздействия, должны быть более эффективны, так как от них зависит здоровье человека.

Все мероприятия можно разделить на 3 основные группы:

1. Мероприятия первой группы касаются технических вопросов развития автомобилестроения:

совершенствование существующих двигателей (улучшение системы зажигания, в том числе оснащение бесконтактными системами зажигания);

обеспечение рециркуляции отработавших газов, а также установка микропроцессорных систем управления двигателями;

создание альтернативных видов топлива (спирты этанол и метанол, водород);

создание и расширение производства автомобилей с высокоэкономичным и малотоксичным двигателем;

снижение токсичности моторных топлив;

контроль и регулировка токсичности и дымности отработавших газов при выезде автомобилей из автопредприятий, при техническом осмотре, а также на дорогах;

ужесточение допустимых норм содержания вредных веществ в отработанных газах.

2. Рациональная организация перевозок и движения:

совершенствование сети дорог;

оптимальная маршрутизация автомобильных перевозок;

организация и регулирование дорожного движения (исключение пересечений транспортных потоков, обеспечение равномерного свободного движения, безостановочный проезд, развязка на разных уровнях);

организация пешеходных зон с полным запретом въезда туда транспортных средств;

выделение полос для общественного транспорта, создание реверсивных полос движения, внедрение электротранспорта (трамвай);

устройство шумозащитных экранов, валов;

рациональное управление автомобилем;

зеленые защитные насаждения, постоянный полив автомобильной дороги.

3. Ограничение распространения загрязнения от источника к человеку:

использование специальных приемов планировки и застройки;

строительство шумозащитных домов, экранирующих внутриквартальные территории от проникновения шума;

строительство шумозащитных искусственных сооружений;

шумовая защита зданий, выходящих на магистральные улицы (установка пластиковых стеклопакетов и пр.);

шумозащитное озеленение улиц и магистралей. Многорядная посадка деревьев и кустарников. Планирование и организация рельефа.

В первую очередь проблема охраны окружающей среды сводится к решению следующих задач:

1. Совершенствование и развитие сетей автомобильных дорог города (доведение технического уровня существующих дорог в соответствии с ростом интенсивности движения, реконструкция наиболее загруженных участков, строительство обходов с целью вывода из них транзитных потоков).

2. В бесснежный период в сухую погоду необходим полив улиц, особенно в центральной части города для предотвращения попадания пыли, содержащей частицы токсичных веществ в дыхательные пути и на кожу.

3. Расширения площадей декоративных насаждений, состоящих из достаточно газоустойчивых растений. Создание зеленых защитных полос вдоль автомобильных дорог и озеленение улиц.

Учитывая рост автомобилизации, одной из приоритетных задач является снижение уровня загрязнения от растущего парка автотранспортных средств, необходимо проведение планомерных посадок и текущего ухода за защитными насаждениями вдоль городских магистралей и улиц. Экологическая эффективность зелёных насаждений отражена ниже в таблице 4.9.1.

Таблица 4.9.1. Экологическая эффективность зеленых насаждений

Структура защитной полосы	Ширина защитной полосы, м	Снижение уровня загрязнения, %	
		общее	в т.ч. за счёт насаждений
Однорядная полоса деревьев	5	5-10	4-7
Однорядная полоса кустарников	5	7-10	5-7
Двухрядная посадка деревьев высотой 10-12 м	10	10-30	8-10
Двухрядная посадка деревьев высотой 10-18 м	10	25-30	20-25
Четырёхрядная полоса деревьев высотой 12-15 м с кустарником	25	35-45	25-30
Многорядная полоса древесно-кустарниковых насаждений высотой 15-30 м при полноте			
0,5-0,6	30	40-45	30-40
0,7-0,8	30	55-60	45-50
0,8-1,0	30	70-75	60-70

Кроме того, зелёные насаждения значительно снижают уровень шума на территории жилой застройки: небольшие скверы и внутриквартальные посадки – на 4-7 дбА, плотные посадки кустарниковых и древесных пород с развитой кроной шириной 30-40 м на 17-23 дбА.

При создании защитных зелёных полос рекомендуется применять крупномерный посадочный материал, быстрорастущие породы деревьев с плотной кроной. Эффективно использование в посадках хвойных пород. Для существующих уличных насаждений должна быть предусмотрена своевременная реконструкция.

Для более полной оценки ситуации необходима разработка «Шумовой карты города» с учетом влияния автотранспорта и железных дорог. До разработки карты размещение новых жилых микрорайонов и жилых домов в существующих микрорайонах должно проводиться после оценки шумового загрязнения и возможности реализации градостроительных мероприятий по защите населения от шумового воздействия.

В соответствии с указаниями СНиП 23-03-2003 «Защита от шума» и «Руководства по учету в проектах планировки и застройки городов требований снижения шума» в «Шумовой карте города» должны быть выполнены расчетные зоны шумового дискомфорта, на основании которых определены границы примагистральных территорий, подлежащих защите от воздействия автотранспорта.

В рамках ПКРТИ разработаны мероприятия по развитию сети дорог, мероприятия по внедрению новой схемы движения грузового транспорта, развитию инфраструктуры для пешеходного и велосипедного движения, созданию и развитию экологически чистого вида транспорта – трамвая.

4.10. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности

К мероприятиям по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры относятся:

создание системы управления движением транспортных потоков;

повышение уровня безопасности транспортной системы.

На первом этапе выполняется комплекс научно-исследовательских работ и разработка методических основ проектирования сервисов мониторинга и контроля систем, осуществляется выбор основных технических решений и осуществляется техническая проработка методов интеграции таких систем. На первом этапе предлагается также выполнить комплекс проектно-изыскательских работ общесистемного характера и приступить к реализации пилотного проекта системы для опытного района (пилотной зоны), где будет отработано взаимодействие периферийных технических средств мониторинга (дорожные контроллеры, бортовые компьютеры, информационные табло и др.) в пределах опытного района.

Для решения задачи создания системы управления движением транспортных потоков на данном этапе предусматривается реализация следующих основных мероприятий:

разработка предложений по развитию сервисов интеллектуальной транспортной системы (далее – ИТС) по информированию участников дорожного движения в составе КСОДД;

проектно-изыскательские работы по созданию телекоммуникационной системы ИТС. Интеграция АСУДД;

научно-исследовательские и проектно-изыскательские работы по развитию системы мониторинга параметров транспортных потоков и созданию центра обработки данных в центр управления дорожным движением;

проектно-изыскательские работы по строительству автоматизированных комплексов фото-видео фиксации нарушений ПДД.

На втором этапе осуществляется постоянное развитие технологий, позволяющее повысить эффективность пользовательских сервисов мониторинга и контроля. Второй этап характеризуется также углублением информационного обмена между различными системами (региональными и федеральными), пространственным, количественным и функциональным развитием всех систем управления, информирования и мониторинга транспортной системы.

Для решения задачи создания системы управления движением транспортных потоков на данном этапе предусматривается реализация следующих основных мероприятий:

проектирование и создание центра координации интеграции автоматизированных систем управления дорожным движением;

строительно-монтажные работы по созданию телекоммуникационной системы ИТС. Интеграция АСУДД;

строительно-монтажные работы по развитию автоматизированной системы управления наземным пассажирским транспортом. Поставка и монтаж бортового оборудования подвижного состава.

5. ОЦЕНКА ОБЪЁМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Оценка стоимости затрат на реализацию мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в рамках разработки ПКРТИ выполнена по укрупненным нормативам цены строительства, включённым в федеральный реестр сметных нормативов по состоянию на 01.01.2020 (Приказ Минстроя России от 29.05.2019 № 314/пр), по данным, содержащимся в Докладе Министерства транспорта Российской Федерации о стоимости строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания 1 км автомобильных дорог общего пользования Российской Федерации (2018 год), а также объектам-аналогам.

Стоимость затрат на реализацию мероприятий ПКРТИ рассчитана в ценах соответствующего года с использованием индексов дефляторов, заложенных в Прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2036 года, с ежегодной разбивкой до 2025 года, а также выделением периода 2025 - 2034 годов.

Финансирование входящих в ПКРТИ мероприятий осуществляется за счет средств федерального, областного и городского бюджетов, а также внебюджетных источников.

Планируемая итоговая (ориентировочная предполагаемая) стоимость затрат на реализацию мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры города Благовещенска составит: 175 348,54 млн. руб., в том числе:

средства федерального бюджета – 33 592,31 млн. руб.;

средства регионального бюджета – 132 680,82 млн. руб.;

средства местного бюджета – 5 350,20 млн. руб.;

внебюджетные средства – 3 725,21 млн. руб.

Планируемые (ориентировочные предполагаемые) затраты по периодам реализации мероприятий составят:

На 2022 год – 16 846,07 млн. руб., в том числе:

средства федерального бюджета – 10 233,88 млн. руб.;

средства регионального бюджета – 3 533,35 млн. руб.;

средства местного бюджета – 77,83 млн. руб.;

внебюджетные средства – 3 001,01 млн. руб.

На 2023 год – 18 641,1млн. руб., в том числе:

средства федерального бюджета – 2 694,57 млн. руб.;

средства регионального бюджета – 15 252,77 млн. руб.;

средства местного бюджета – 622,31 млн. руб.;

внебюджетные средства – 71,45 млн. руб.

На 2024 год – 32 278,33млн. руб., в том числе:
средства федерального бюджета – 2 909,37 млн. руб.;
средства регионального бюджета – 28 128,41 млн. руб.;
средства местного бюджета – 1 158,43 млн. руб.;
внебюджетные средства – 82,12 млн. руб.
На период 2025 – 2030 годы – 107 583,04 млн. руб. в том числе:
средства федерального бюджета – 17 754,49 млн. руб.;
средства регионального бюджета – 85 766,29 млн. руб.;
средства местного бюджета – 3 491,63 млн. руб.;
внебюджетные средства – 570,63 млн. руб.

Подробный сводный укрупненный расчет стоимости реализации всех мероприятий, предложенных в рамках ПКРТИ, содержится в обосновывающей части ПКРТИ.

Финансирование реализации отдельных мероприятий может быть осуществлено с привлечением дополнительных средств вышестоящих бюджетов, в том числе в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

6. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Оценка эффективности реализации ПКРТИ до 2034 года осуществляется администрацией города Благовещенска по итогам её исполнения за отчетный период (за отчетный финансовый год и в целом за период реализации ПКРТИ).

Оценка эффективности реализации ПКРТИ осуществляется по следующим критериям:

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

$$И = \frac{Ф \times 100\%}{П},$$

где:

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

Ф - фактические значения целевых индикаторов и показателей ПКРТИ;

П - плановые значения целевых индикаторов и показателей ПКРТИ.

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

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

$$Фи = \frac{Фф \times 100\%}{Фп},$$

где:

Фи - оценка уровня финансирования мероприятия ПКРТИ;

Фф - фактический уровень финансирования мероприятия ПКРТИ;

Фп - объем финансирования мероприятия ПКРТИ, предусмотренный ПКРТИ.

3. Степень выполнения мероприятий ПКРТИ определяется по следующей формуле:

$$Ми = \frac{Мф \times 100\%}{Мп},$$

где:

Ми - степень выполнения мероприятий ПКРТИ;

Мф - количество мероприятий ПКРТИ, фактически реализованных за отчетный период;

Мп - количество мероприятий ПКРТИ, запланированных на отчетный период.

7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТУРКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ГОРОДСКОГО ОКРУГА

1. Внедрение механизма государственно-частного партнерства при реализации отдельных мероприятий ПКРТИ.

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

Перспективным направлением привлечения негосударственных средств для финансирования объектов в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории города Благовещенска 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 ПКРТИ 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.

Одним из мероприятий ПКРТИ, где возможно задействовать механизм государственно-частного партнерства, и где уже применялся опыт реализации подобных мероприятий в России является создание в городе Благовещенске трамвайной сети.

2. Корректировка вышестоящих документов территориального планирования муниципального образования.

После утверждения ПКРТИ рекомендуется внести соответствующие изменения в Генеральный план с целью приведения в соответствие мероприятий ПКРТИ и мероприятий Генерального плана. Так из Генерального плана следует исключить мероприятия, признанные ПКРТИ нецелесообразными, а также внести в документ все новые мероприятия, предложенные в рамках ПКРТИ.

3. Обязательный учёт мероприятий ПКРТИ при разработке последующей документации по строительству и планировке территорий.

При разработке всей документации по планированию территории, транспортному планированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту объектов, на территории города Благовещенска необходимо в обязательном порядке учитывать мероприятия, заложенные в ПКРТИ. Особенно

важно учитывать мероприятия по развитию транспорта общего пользования, мероприятия по развитию сети дорог, мероприятия по развитию инфраструктуры для пешеходного и велосипедного движения. К такой документации относятся:

корректируемые и вновь разрабатываемые проекты планировки территории;

комплексные схемы организации дорожного движения;

проекты организации дорожного движения;

предпроектные проработки и исследования;

проектно-сметная документация;

рабочая документация.

Заложенные в ПКРТИ мероприятия необходимо включать в технические задания к муниципальным контрактам на разработку такой документации. Так, например, при разработке проектно-сметной документации на реконструкцию улицы необходимо предусмотреть строительство велосипедной дорожки, если такая предусмотрена ПКРТИ.

4. Предложение по снижению скоростного режима в населённых пунктах.

В целях снижения тяжких последствий ДТП на территории города Благовещенска (как и в других населённых пунктах России) необходимо добиться от федеральных органов власти внести изменения в Правила дорожного движения и ограничить максимально разрешённую скорость движения в населённых пунктах 50 км/ч, а также снизить «нештрафуемый порог» превышения скорости с 20 км/ч до 5 км/ч.

Согласно статистике Всемирной организации здравоохранения, с ростом скорости движения увеличивается вероятность гибели пешехода. Так при скорости 50 км/ч риск гибели составляет 20 %, в то время как при скорости 80 км/ч – риск гибели составляет 60 %.

Ещё более радикально снизить смертность при наездах на пешеходов позволит ограничение скорости до 30 км/ч в тех местах, где есть большая вероятность таких наездов. Обычно это улицы с оживлённым движением пешеходов, места вблизи крупных объектов притяжения, в районе детских учреждений, внутри жилых кварталов.

Опыт европейских стран, США, Великобритании и других стан показал, что снижение скоростного режима позволяет свести практически к нулю смертность на автомобильных дорогах. Этот опыт лежит в основе концепции VisionZero – программы нескольких европейских стран, базовым принципом которой является недопустимость ДТП со смертельным исходом.

В России до сих пор допустимая максимальная скорость, с учётом «нештрафуемого порога», в населённых пунктах составляет 80 км/ч. Администрации города Благовещенска посредством взаимодействия с региональными властями необходимо внести совместными усилиями соответствующие предложения (законопроект) в федеральные органы законодательной власти о снижении скоростного лимита.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры г. Благовещенска. Схема с отображением предлагаемых мероприятий

Приложение №1 к ПКРТИ

Условные обозначения

граница города

граница Российской Федерации

Объекты водного транспорта:

причалы речного порта

речной вокзал

маршруты движения судов

Объекты внешнего транспорта:

существующие | планируемые в 2025 - 2034 гг.

автовокзалы

транспортно-пересадочный узел

линия канатной дороги планируемая

станция канатной дороги планируемая

железнодорожные пути существующие

автомобильная дорога регионального значения планируемая

автомобильная дорога федерального значения

Объекты улично-дорожной сети:

существующие | планируемые до 2024 г. | планируемые в 2025 - 2034 гг.

строительство

реконструкция

трамвайные линии проектируемые

пешеходные улицы проектируемые

Искуственные сооружения:

транспортные развязки в разных уровнях

мосты и путепроводы

капитальный ремонт

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры г. Благовещенска.
Схема с отображением велосипедных маршрутов

Приложение №2
к ПКРТИ

Условные обозначения

- граница города
- граница Российской Федерации
- железнодорожные линии

Предлагаемые веломаршруты:

- существующие
- 1 очередь
- 2 очередь
- пешеходные улицы

Искуственные сооружения:

- существующие
- реконструкция, капитальный ремонт
- строительство, 1 очередь
- строительство, 2 очередь

4.2.15
ул. Василенко
Институтская ул.
Игнатьевское ш.
Новотроицкое ш.
Текстильная ул.
ул. 50 лет Октября
Театральная ул.
Студенческая ул.
Загородная ул.
Тенистая ул.
4.7.4
Конная ул.
ул. Чайковского
4.4.1
4.2.5
ул. Мухина
ул. Калинина
4.7.5
Октябрьская ул.
Красноармейская ул.
4.7.6
4.2.4
ул. Горького
4.4.2
ул. 50 лет Октября
4.2.4
ул. Ленина

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры г. Благовещенска.
Схема с отображением предлагаемых маршрутов движения грузового транспорта, в том чиле опасных грузов

Приложение №3
к ПКРТИ

Условные обозначения

- граница города
- граница Российской Федерации
- основные маршруты движения грузовых транспортных средств
- улично-дорожная сеть
- железнодорожные линии

4.2.15
4.2.15
ул. Василенко
4.2.4
4.2.6
4.7.2
4.7.7
Институтская ул.
4.7.8
Игнатьевское ш.
4.2.5
4.7.3
Новотроицкое ш.
Текстильная ул.
ул. 50 лет Октября
Театральная ул.
Студенческая ул.
Тенистая ул.
ул. Калинина
Загородная ул.
4.7.4
Конная ул.
ул. Чайковского
4.2.5
Красноармейская ул.
ул. Мухина
4.7.5
Октябрьская ул.
Театральная ул.
4.7.6
4.2.4
ул. Горького
ул. Калинина
ул. 50 лет Октября
4.2.4
ул. Ленина

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры г. Благовещенска. Схема с отображением проблемных участков УДС по состоянию на 2020 г

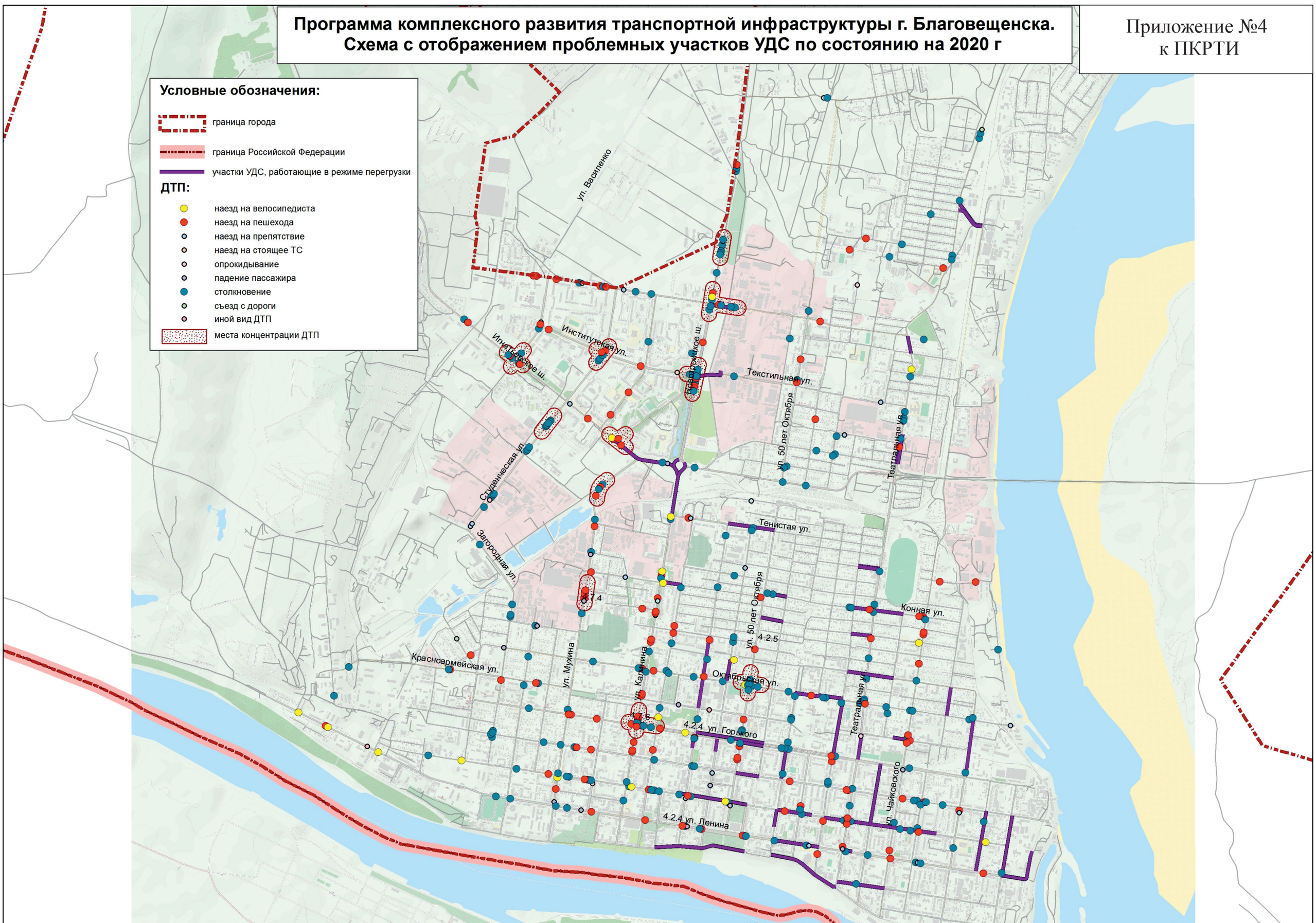
Приложение №4
к ПКРТИ

Условные обозначения:

- граница города
- граница Российской Федерации
- участки УДС, работающие в режиме перегрузки

ДТП:

- наезд на велосипедиста
- наезд на пешехода
- наезд на препятствие
- наезд на стоящее ТС
- опрокидывание
- падение пассажира
- столкновение
- съезд с дороги
- иной вид ДТП
- места концентрации ДТП



Проектные предложения в рамках ПКРТИ

Проектное предложение № 1
Организация пригородного железнодорожного сообщения по маршруту Благовещенск – Белогорск – Свободный

В рамках ПКРТИ предлагается организовать и развивать в дальнейшем пригородное железнодорожное сообщение между тремя крупнейшими городами Амурской области по маршруту Благовещенск – Белогорск – Свободный. Мероприятия по развитию железнодорожного транспорта.

Железнодорожный транспорт обладает более высокой скоростью, провозной способностью, высоким уровнем комфорта и безопасностью в сравнении с автобусным. Трасса железной дороги на данном участке обладает преимуществом, в сравнении с трассой автомобильной дороги «Подъезд к г. Благовещенск», поскольку первая, в свою очередь, проходит через крупные населенные пункты Амурской области: с. Березовку, с. Среднебелая, с. Томичи, пгт. Серышево и другие. В случае запуска регулярного пригородного движения по данному маршруту у жителей отдаленных населенных пунктов в составе городского округа города Благовещенска (ст. Призейская, с. Белогорье, ст. Белогорье и п. Моховая Падь) появится дополнительный вид транспорта, при помощи которого они смогут достаточно быстро добраться до центральной части города, минуя возможные дорожные заторы.

Учитывая отсутствие электрификации на участке Благовещенск-Белогорск предлагается использовать новейшие и комфортные отечественные дизельные поезда модели РА-3 (рис. 1-1), выпускаемые АО «Трансмашхолдинг», эксплуатация которых успешно началась в 2019 году в Брянской и Сахалинской областях. Вместимость дизель-поездов составляет от 136 до 232 сидячих мест, в зависимости от количества вагонов в составе (2 или 3 вагона), что является оптимальным и экономически оправданным для данного участка.



Рисунок 1-1. Дизель поезд РА-3

На первый период предлагается запуск 2-3 пар поездов в сутки ежедневно в утренний, вечерний «часы-пик» и в дневное время. В дальнейшем, в случае успешного развития проекта парность пригородных поездов следует увеличить до 6-8 пар в сутки ежедневно. Тарифы на проезд не должны превышать аналогичные тарифы на автобусные маршруты по аналогичным направлениям, а все льготы для соответствующих категорий граждан должны быть сохранены. Успешный отечественный опыт по введению пригородного сообщения с использованием комфортных, современные поездов «Ласточка» в Псковской и Ленинградской областях (по маршруту Санкт-Петербург-Псков и Санкт-Петербург-Выборг) со временем привел к тому, что частные автобусные перевозчики, в том числе нелегальные, были практически вытеснены с данных маршрутов благодаря тому, что пассажиры сделали выбор в пользу наиболее быстрого, комфортного и безопасного транспорта.

Для организации пригородного железнодорожного сообщения по данному маршруту администрациям городских округов, участвующих в проекте следует направить соответствующие обращения в Министерство транспорта Амурской области и ОАО «РЖД».

В случае реализации данного предложения пассажиропоток станции Благовещенске резко увеличиться. Это потребует корректировки в перспективе маршрутной схемы транспорта общего пользования и усиления транспортной связи вокзала с другими частями города. Данное мероприятие увязывается и с проектным предложением по строительству транспортно-пересадочного узла «Благовещенск» (см. проектное предложение № 2) и проектным предложением по строительству трамвайной сети в г. Благовещенска (см. проектное предложение № 5).

Проектное предложение № 2
Строительство транспортно-пересадочного узла «Вокзальный»

Транспортно-пересадочный узел, согласно СП 395.1325800.2018 Транспортно-пересадочные узды. Правила Проектирования, – комплекс объектов недвижимого имущества, включающий в себя земельный участок либо несколько земельных участков с расположенным на них, над или под ними объектами транспортной инфраструктуры, а также другими объектами, предназначенными для обеспечения безопасного и комфортного обслуживания пассажиров в местах их пересадок с одного вида транспорта на другой.

ТПУ формируются с целью осуществления координации перевозок пассажиров, осуществляемых различными видами транспорта. Приоритетной задачей формирования ТПУ является сокращение затрат времени населения на передвижения в условиях обеспечения безопасности движения переходов и транспортных средств, обеспечения высокого уровня комфорта пешеходного движения. Формирование транспортно-пересадочных узлов, организация их функционирования, размещение объектов застройки на прилегающих территориях должны быть подчинены решению вышеуказанной задачи. Транспортно-планировочное решение ТПУ принимается либо с использованием пересадочного комплекса, либо с использованием площадей (городских открытых пространств).

Наиболее выгодным местом для размещения ТПУ на территории г. Благовещенска является Привокзальная площадь. Это место обладает следующими преимуществами:

- наличие железнодорожного вокзала, как существующего объекта формирования пассажиропотоков;
- планируемый перенос в район площади автовокзала, согласно генеральному плану г. Благовещенска и схеме территориального планирования Амурской области;
- низкая интенсивность движения транспорта в зоне площади, что не будет создавать помехи транспорту общего пользования и автобусам, прибывающим и отправляющимся с автовокзала;
- близость территории к внешним транспортным связям – Зейскому мосту, проектируемому второму мосту через р. Зея, автомобильной дороге регионального значения Благовещенск-Свободный;

- наличие больших территориальных резервов, необходимых для размещения всех объектов ТПУ, в том числе в прилегающем квартале, ограниченном ул. Тополиная, ул. Островского, ул. Станционная;
- приблизительно равное расстояние от площади до всех основных районов города.

Для расширения инвестиционной привлекательности часто ТПУ объединяются или встраиваются в торгово-бытовые комплексы, что позволяет пассажирам в месте пересадки воспользоваться услугами торговли (особенно газетно-журнальной продукции, аптечными товарами и товарами первой необходимости), почты, банков, питания и бытового обслуживания.

Согласно СП 395.1325800.2018 планируемый ТПУ «Вокзальный» получит функциональную характеристику ТПУ межрегионального значения, поскольку в его состав будет входить внешний железнодорожный транспорт. В составе ТПУ предлагается разместить следующие объекты:

- здания, сооружения и технические устройства линейных объектов и технической инфраструктуры железнодорожного транспорта;
- здания и технические устройства транспортных сооружений магистральной улично-дорожной сети;
- здания и технические устройства пересадочных комплексов вокзалов, остановок транспорта, диспетчерских пунктов наземного общественного транспорта, пунктов контроля безопасности движения;
- гаражно-стояночные объекты (открытые парковки, многоуровневые парковки);
- элементы пешеходной и вело транспортной инфраструктуры;
- административно-деловые объекты;
- торгово-бытовые объекты;
- спортивно-рекреационные объекты;
- общественно-деловые объекты.

Решение о размещении и формировании ТПУ должно быть определено в составе генерального плана г. Благовещенска. В утвержденном генеральном плане ТПУ отсутствует, поэтому рекомендуется внести изменения в Генеральный план в части включения в него ТПУ. В составе ПКРТИ вносится предложение о строительстве ТПУ «Вокзальный», в котором описываются основные положения и приводится принципиальная схема планируемого объекта. Далее в составе проектов планировки определяются основные параметры ТПУ: технико-экономические показатели застройки, состав технологической части ТПУ (включая размещение: платформ, остановочных пунктов, посадочных мест для наземного общественного транспорта, размещение отстойно-разворотных площадок наземного пассажирского транспорта общего пользования и т.п.), планировочное решение, основные параметры УДС и пешеходных коммуникаций на территории ТПУ, состав и емкость гаражно-стояночных объектов. На стадии проектирования, на основании проекта планировки, проектные предложения конкретизируются и детализируются.

При разработке документации по планировке территории ТПУ следует использовать следующую иерархию (приведена по мере убывания важности) доступа пешеходов и транспортных средств на территорию узлов:

- доступ пешеходов к общественному транспорту;
- наземный пассажирский транспорт;
- пешеходное движение;
- велосипедное движение;
- такси и индивидуальный транспорт, следующий на стоянки для краткосрочной остановки индивидуального транспорта;
- индивидуальный транспорт, следующий на перехватывающую стоянку;
- индивидуальный транспорт, следующий на стоянки объектов не транспортного назначения в составе ТПУ.

В России в настоящий момент реализуется и реализовано несколько проектов ТПУ, большинство из них расположены в г. Москва. Примеры некоторые проектных решений по ТПУ представлены ниже (рис. 1-2 , 1-3):



Рисунок 1-2. ТПУ у Савеловского вокзала в г. Москве

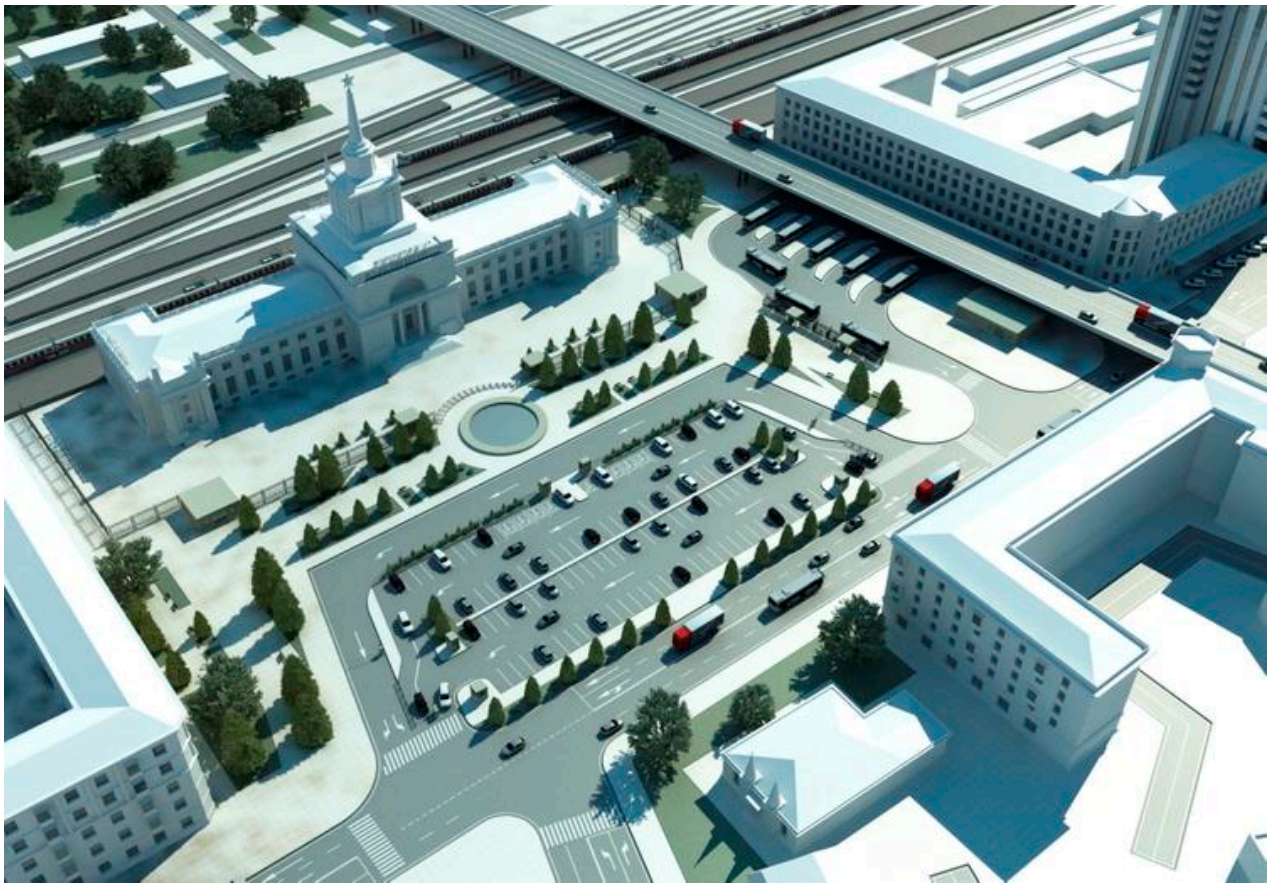


Рисунок 1-3. ТПУ у железнодорожного вокзала в Волгограде

Проектное предложение № 3
Оптимизация маршрутной сети транспорта общего пользования. Этап 1

Дополнительный анализ существующей маршрутной сети

Общественный транспорт Благовещенска представлен одним видом транспорта – автобусом. До 2016 года в городе также действовал троллейбус.

Организатором перевозок по муниципальной маршрутной сети города Благовещенска является администрация города Благовещенска. По результатам конкурсных процедур между перевозчиками и администрацией города Благовещенска заключается муниципальный контракт (по регулируемому тарифу), либо выдается свидетельство (по нерегулируемому тарифу).

В настоящее время мониторинг и диспетчеризацию работы общественного транспорта осуществляет муниципальное учреждение «Городская диспетчерская служба» (МУ «ГДС»).

В транспортной системе Благовещенска работают множество перевозчиков, самые крупные из них – муниципальное предприятие «Автоколонна № 1275» и ООО «Пассажирская транспортная компания» (далее – ПТК). Также работает множество индивидуальных предпринимателей.

В городе работают 29 городских маршрутов (часть маршрутов можно выделить как пригородные маршруты в границах городского округа), 6 дачных маршрутов (работают только в дачный сезон) и 3 специальных маршрута (работающие только в дни кладбищенских перевозок).

В городе установлена поездочная система оплаты проезда. Стоимость билета на 1 поездку в автобусах городской автоколонны и на маршрутах остальных перевозчиков составляет 31 рубль. Существуют также и абонементные проездные билеты для льготных групп жителей города.

Автобусные маршруты № 1, 8, 12, 13, 15, 19, 23 и 26 фактически являются пригородными маршрутами в границах городского округа. Маршруты № 50, 51 и 52 назначаются по праздникам, а маршруты № 16, 18, 40, 41, 43, 46 являются дачными сезонными маршрутами. Остальные маршруты (№ 2/2А, 2К, 3, 4, 5, 7, 9, 10, 11, 20, 21, 22, 24, 25, 31, 36/36о, 39) являются полноценными городскими маршрутами.

В границах городского округа находится аэропорт Благовещенска («Игнатьево»). Связь с аэропортом осуществляется автобусным маршрутом № 8, который обслуживает МП «Автоколонна №1275») с выпуском 2 машины.

В реестре муниципальных маршрутов регулярных перевозок города Благовещенска указано, что на маршруты выпуск составляет 66 автобусов большого класса (далее по тексту БК), 131 автобус среднего класса (СК) и 333 автобуса малого класса (МК). Фактически, по сведениям, предоставленным отделом транспортного обслуживания населения управления по развитию потребительского рынка и услуг администрации г. Благовещенска, на маршрутах числится 371 единица автобусов, в том числе: автобусов большого класса – 29 единиц, 50 единиц среднего класса, 292 единиц малого класса. Из среднестатистических данных, принимая вместимость 1БК – 80 чел., 1СК – 50 чел., 1МК – 35 чел., получаем, что максимальная возможная провозная способность существующей маршрутной сети составляет – 15040 человек, без учёта расписания движения маршрутов и различимого выпуска в различные дни, время суток и времена года.

Транспортную сеть города условно можно разделить на несколько частей – центральная часть, западная промзона (ТЭЦ), северо-западный жилой район, северный жилой район («Тайвань»), район спичечной фабрики и остальные пригородные районы городского округа. В каждом из районов сформировались собственные транспортно-пересадочные узлы общественного транспорта. Условно их можно разделить на два типа: локальные и общегородские. К локальным пересадочным узлам относятся те узлы, которые соединяют соседние районы, а к общегородским – узлы, которые пропускают через себя весь транзитный поток в пределах городского округа и не только.

Основные проблемы сети общественного транспорта города Благовещенска:

- маловместительные автобусы, необорудованные для маломобильных групп населения;
- перегруженность транспорта в «часы-пик»;
- отсутствие удобных билетов и тарифов на проезд в общественном транспорте;

- различие стоимости проезда за 1 поездку на маршрутах муниципального и частных перевозчика;
- наличие дублирующих и «извилистых» маршрутов;
- большое количество кольцевых односторонних трасс маршрутов;
- частичные нарушения систематической нумерации маршрутов (нумерация не показывает свойств маршрута, его типа – городской, пригородный, садовый);
- отсутствие понятной навигации для пассажиров;



Рисунок 1-4. Существующая маршрутная сеть транспорта общего пользования в г. Благовещенске

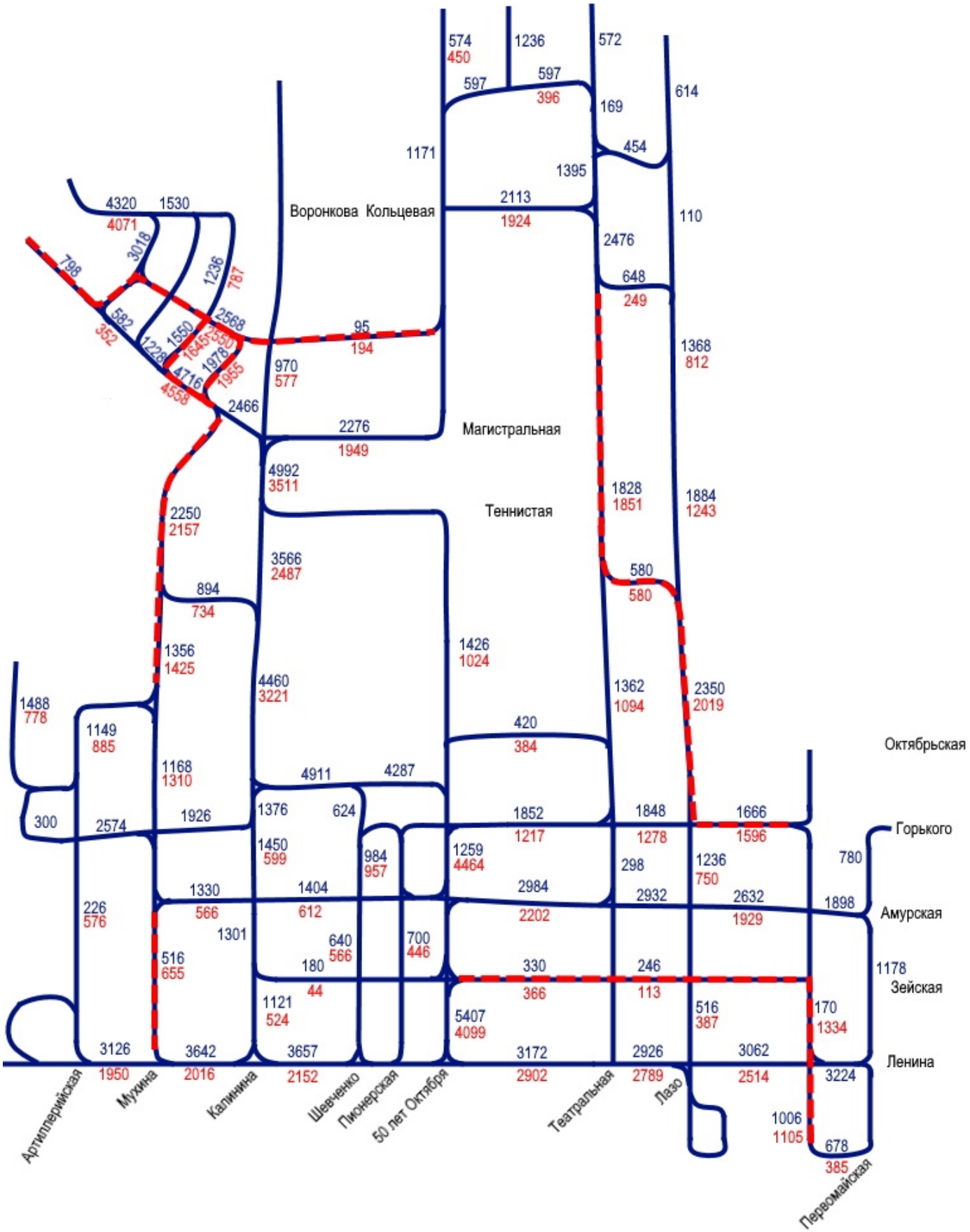


Рисунок 1-5. Пропускная способность существующей маршрутной сети

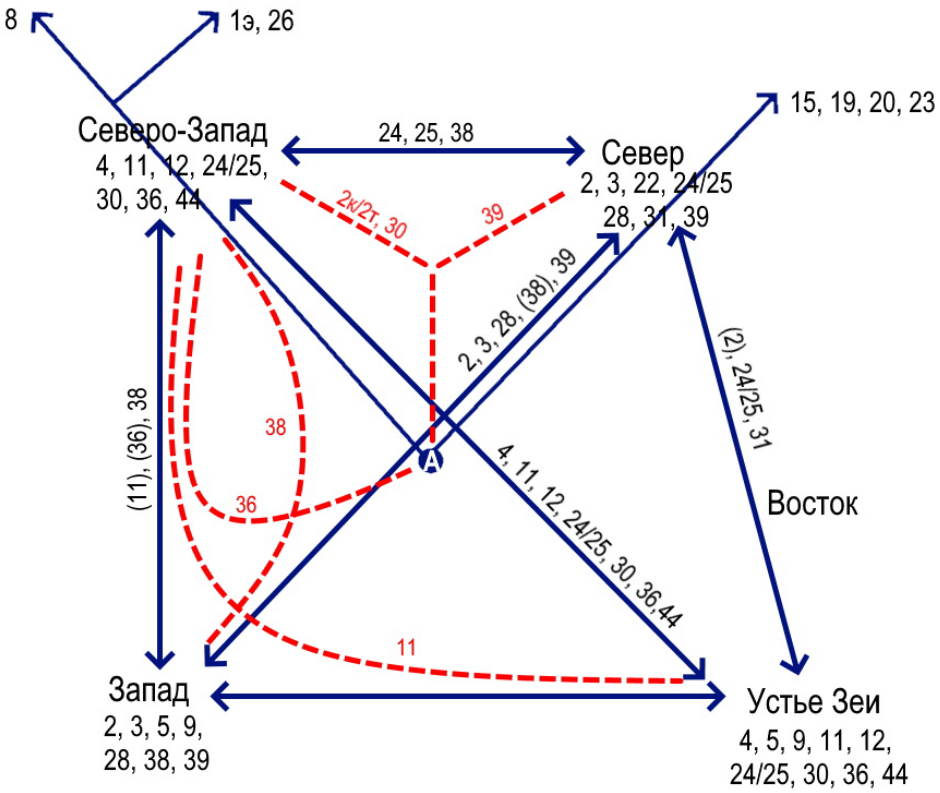


Рисунок 1-6. Схема связи существующих маршрутов

Пассажирам неудобно воспринимать трассы маршрутов, которые имеет односторонние кольцевые трассы вокруг квартала или района. Это перегружает схему маршрутов и логическое восприятие трасс движения маршрутов, ухудшает навигацию и даже увеличивает время в пути. Такое наблюдается в частности:

- в районе автовокзала, где маршруты №№: 4 (Перинатальный центр – Первомайская улица), 8 (Магазин «Благовещенск» – Игнатьево), 13 (Магазин «Благовещенск» – Турбаза «Снежинка»), 18 (Магазин «Благовещенск» – Карьер), 19 (Магазин «Благовещенск» – Моховая Падь, Сады), 20 (БТТС – Садовый), 23 (Магазин «Благовещенск» – Моховая Падь, магазин «Россия»), 26 (Магазин «Благовещенск» - Садовый), 50 (Магазин «Благовещенск» – 8-й км Новотроицкого шоссе), 51 (Магазин «Благовещенск» – Кладбище) и отчасти 22 (Медицинский колледж – БТТС) кольцуются вокруг разных кварталов и сходятся к остановкам «БТТС» или магазин «Благовещенск» разными трассами;
- у больничного городка. Это относится к маршруту № 3 (КПП – ТЭЦ). Остальные маршруты проезжают Больничный комплекс насквозь без кольцевого движения или имеют кольцевое одностороннее движение только в качестве конечного пункта маршрута и только вокруг одного небольшого квартала.

Проектное предложение по оптимизации маршрутной сети транспорта общего пользования. Этап 1

В рамках разработки проекта ПРКТИ предлагаются первоочередные мероприятия по оптимизации маршрутной сети, запланированной в 2020 году на момент окончания действия контрактов с перевозчиками и заключения новых контрактов. Мероприятия разработаны с учетом пожелания Заказчика. В целом в рамках оптимизации предлагается незначительное изменение маршрутной сети города. Так же в проектном предложении дана рекомендация по изменению нумерации автобусных маршрутов с целью ее упрощения и систематизации.

Среди основных пожеланий Заказчика были рассмотрены и учтены следующие:

1. Транспортное обслуживание микрорайона «Солнечный».

В первоначальном варианте Заказчик предлагал устранить дублирование автобусных маршрутов № 4 (Перинатальный центр – Больница водников) и № 44 (Перинатальный центр – Улица Горького), позже пришло предложение Заказчика о полной отмене автобусного маршрута № 4. Были рассмотрены оба предложения, а также изначальные пожелания Заказчика о проработке целесообразности дальнейший работы автобусного маршрута № 2 К (Перинатальный центр – Вокзал). Рассмотрев все возможности, рекомендованные к реализации изменения являются таковыми:

а) автобусный маршрут № 4 пустить через микрорайон «Солнечный»;

б) автобусный маршрут № 2 К – отменить. Пассажиропотоки данного маршрута достаточно низкие, маршрут имеет большие интервалы, а связи маршрута дублируются маршрутами № 30 (Перинатальный центр – Вокзал – Конная улица) и № 44. С отменой маршрута № 2К предполагается изменить маршрут № 44 через Студенческую улицу, и усилить маршрут № 30, который, в отличии от маршрута № 44, идёт через железнодорожный вокзал, с тем чтоб снизить интервал движения на маршруте № 30 с 12 минут до 8 минут. Тем самым, с отменой маршрута № 2К, связи Микрорайоны – Центр и Микрорайоны – Вокзал нарушена не будет, а пассажиры будут пользоваться маршрутами № 30 и № 44.

Из-за отмены маршрута № 2К в центре города изменится маршрут автобуса № 39 (Улица Шафира – Больничный комплекс). Автобусы будут следовать по Зейской улице до улицы Калинина по трассе отменённого маршрута № 2К.

2. Транспортное обслуживание 800-го квартала (район ул. Строителей, ул. Шафира, ул. 50 лет Октября, и ул. Муравьева-Амурского).

Заказчик предлагает рассмотреть возможность объединения маршрутов № 22 (БТТС – Улица Шафира), № 28 (Улица Шафира – Больничный комплекс) и № 31 (КПП – Улица Шафира, кольцевой) в один кольцевой маршрут № 31. Объединение данных маршрутов будет полезно для обслуживания района. В результате объединения маршрутов, с маршрута № 22 освобождается 6 автобусов, с маршрута № 28 – 5 (итого: 11).

3. Отмена автобусного маршрута №7.

Отмена маршрута № 7 (Астрахановка – ДВКУ) не скажется негативно на обслуживании районов Астрахановка и Тайвань. В качестве компенсации можно изменить маршрут № 38 через Студенческую и Загородную улицы и через Больничный комплекс (Астрахановка – Тайвань – КПП – Микрорайоны – Солнечный – ЗПК – Больничный комплекс – Мост), усилить его и сократить интервал движения на маршруте № 38 до 10 минут.

На участке Студенческой и Загородной улиц назначаются новые остановки: «Микрорайон «Солнечный», «Западный промышленный комплекс», «ТЭЦ, восточная проходная», «Асташинские озёра». Новая трасса маршрута даст примерно 2100 рабочим возможность добираться домой в Астрахановку, КПП, Микрорайоны и на Мост на общественном транспорте, сократит их время в пути и расходы. Также это добавит более быструю и хордовую связь спальных районов и некоторых с центром города в обход перегруженных участков улично-дорожной сети, а именно ул. Калинина и т.н. «Калининского кольца». Вместо микрорайона «Тайвань» автобусы будут следовать по Кольцевой улице. Маршрут № 2 изменяется в центре города и будет следовать как маршрут № 7.

Предложение по нумерации маршрутов включает в себя перенумерацию маршрутов по географическому признаку. Маршруты № 1-20 – городские, № 21-49 – ближайший пригород (населенные пункты, входящие в состав городского округа города Благовещенск, но не входящие в границы территории непосредственно города Благовещенска, такие как с. Верхнеблаговещенское, п. Моховая Падь, с. Белогорье и др.), и садовые маршруты, № 50-60 – назначаются по праздникам. Предлагаемый формат нумерации маршрутов:

Таблица 3.3.1. Предложения по нумерации автобусных маршрутов

Диапазон номеров	Классификация маршрутов
1-19	Внутригородские
20-49	Пригородные внутри городского округа, в том числе и садовые маршруты
50-59	Пасхальные маршруты

Предлагается изменить нумерацию маршрутов следующим образом:
Таблица 3.3.2. Предложения по нумерации автобусных маршрутов

Старый номер маршрута	Новый номер маршрута
1э	21
2	2
3	3
4	4
5	5
8	28
11	11
12	12
13	23
15	25
16с	36
18с	38
19	29
20	20
21	21
23	23
24	14
25	15
26	26
30	10
31	1 и 18
36	16
38	8
39	19
40с	40
41с	41
43с	43
46с	46
50	50
51	51
52	52
53	53
К	6 и 7

Примечание: маршруты К и № 31 получат сразу два номера для разделения направления движения (внутреннее и внешнее кольцо) и упрощения навигации пассажиров. Изменения предлагается внести при истечении срока действия договоров на перевозки или путем заключения новых договоров или дополнительных соглашений с перевозчиками.

Сводная таблица предполагаемых изменений для оптимизации сети общественного транспорта представлена ниже:

Таблица 3.3.3. Сводная таблица предлагаемых изменений для оптимизации маршрутной сети

№ маршрута	Трасса следования	Изменения
1э	Благовещенск, автовокзал – Мухинка	Смена номера маршрута на №21.
2	Спичфабрика – Дом ветеранов	Продление трассы до Астрахановки. Добавляются 5 автобусов.
2А	Астрахановка – Дом ветеранов	Отмена
3	КПП – ТЭЦ	Без измененений.
4	Перинатальный центр – Первомайская улица	Изменяется трасса следования. Автобусы будут следовать через улицу Василенко и Игнатьевское

		шоссе (микрорайон «Солнечный»)
5	Мост – Октябрьская улица	Без изменений.
7	Астрахановка – Мост	Отмена.
8	Магазин «Благовещенск» - Игнатьево	Изменение номера маршрута на № 28.
9	ТЭЦ – Первомайский парк	Без изменений.
11	Перинатальный центр – Первомайский парк	Без изменений.
12	Плодопитомник – Торговый порт	Без изменений.
13	Благовещенск – Моховая Падь, турбаза «Снежинка»	Изменение номера маршрута на № 23.
15	Благовещенск – Садовый	Изменение номера маршрута на № 25
16с	Улица Богдана Хмельницкого – Сады	Изменение номера маршрута на № 36
18с	Магазин «Благовещенск» – Сады ТЭЦ	Изменение номера маршрута на № 38
19	Магазин «Благовещенск» – Лыжная база «Динамо»	Изменение номера маршрута на № 29
20	БТТС – Асфальтовый завод	Без изменений.
22	БТТС – Улица Шафира	Отмена.
23	Магазин «Благовещенск» - Моховая Падь, магазин «Россия»	Без изменений.
24	Тепличный – Центр (кольцевой)	Изменение номера маршрута на № 14.
25	Тепличный – Центр (кольцевой)	Изменение номера маршрута на № 15.
26	Магазин «Благовещенск» – 5-я стройка	Без изменений.
28	Улица Шафира – Больничный комплекс	Отмена.
30	Перинатальный центр – Конная улица	Изменение номера маршрута на № 10. Добавляется 4 автобуса.
31	КПП – Центр (кольцевой)	Изменение номера маршрута на № 1 и № 18. Трасса следования изменяется. Автобусы будут следовать через улицы 50 лет Октября, Зелёную, Строителей, Театральную (через микрорайон «Тайвань») с организацией заезда по улице Муравьёва-Амурского до остановки «Улица Шафира». Добавляется 5 автобусов.
36	Перинатальный центр – Больница водников	Отмена.
36о	Перинатальный центр – Больница водников.	Изменяется номер маршрута на № 16. Обменивается 6 автобусов малой вместимости на 6 автобусов большой вместимости с маршрута № 22.
38	Астрахановка – Мост	Изменяется номер маршрута на № 8. Меняется трасса следования. Автобусы будут следовать через Студенческую, Загородную, Горького и Артиллерийскую улицы. Добавляется 6 автобусов.
39	Улица Шафира – Больничный комплекс	Изменяется номер маршрута на № 19. Меняется трасса следования. Автобусы будут следовать по Зейской улице до улицы Калинина.
40	Улица 50 лет Октября – Заречный	Без изменений.
41	Улица Богдана Хмельницкого – Сады Амургражданстроя	Без изменений.
43	Улица 50 лет Октября – Ровное	Без изменений.
44	Перинатальный центр – Завод «Амурский металлист»	Изменяется номер маршрута на № 13. Меняется трасса следования. Автобусы будут следовать через через Студенческую улицу и далее по Игнатьевскому шоссе.
46	3-й микрорайон – Зазейский	Без изменений.
50	Магазин «Благовещенск» – 8-й км Новотроицкого шоссе	Без изменений.
51	Магазин «Благовещенск» – Кладбище	Без изменений.
52	8-й км Новотроицкого шоссе – Кладбище	Без изменений.
К	Детская больница – Больница водников	Изменяется номер маршрута на № 6 и № 7.

Итоговые изменения маршрутной сети представлены в таблице 3.3.4.

Таблица 3.3.4. Итоговые изменения маршрутной сети

№ маршрута	Трасса следования	Выпуск
Городские маршруты		
1	КПП – Центр (кольцевой)	28
18		
2	Астрахановка – Дом ветеранов	18
3	Поликлиника №2 – ТЭЦ	12
4	Перинатальный центр – Первомайская улица	18
5	Мост – Октябрьская улица	10
6	Детская больница – Больница водников (кольцевой)	18
7		
8	Астрахановка – Мост	12
9	ТЭЦ – Первомайский парк	10
10	Перинатальный центр – Конная улица	13
11	Перинатальный центр – Первомайский парк	18
12	Плодопитомник – Торговый порт	16
13	Перинатальный центр – Завод «Амурский металлист»	15
14	Тепличный – Центр (кольцевой)	14
15		14
16	Перинатальный центр – Больница водников	24
19	Улица Шафира – Больничный комплекс	14
Пригородные маршруты внутри городского округа		
20	БТТС – Асфальтовый завод	2
21	Благовещенск – Мухинка	3
23	Магазин «Благовещенск» - Моховая Падь, магазин «Россия»	2
25	Магазин «Благовещенск» – Садовый	1
26	Магазин «Благовещенск» – 5-я стройка	2
28	Магазин «Благовещенск» – Игнатьево	4
29	Магазин «Благовещенск» – Лыжная база «Динамо»	3
36	Улица Богдана Хмельницкого – Сады	1
38	Магазин «Благовещенск» - Сады ТЭЦ	1
40	Улица 50 лет Октября – Заречный	1
41	Улица Богдана Хмельницкого – Сады Амургражданстроя	1
43	Улица 50 лет Октября – Ровное	1
46	3-й микрорайон – Зазейский	1
Праздничные маршруты		
50	Магазин «Благовещенск» – 8-й км Новотроицкого шоссе	1
51	Магазин «Благовещенск» - Кладбище	1
52	8-й км Новотроицкого шоссе – Кладбище	1
Итог		
35 маршрутов	**279 автобусов**	

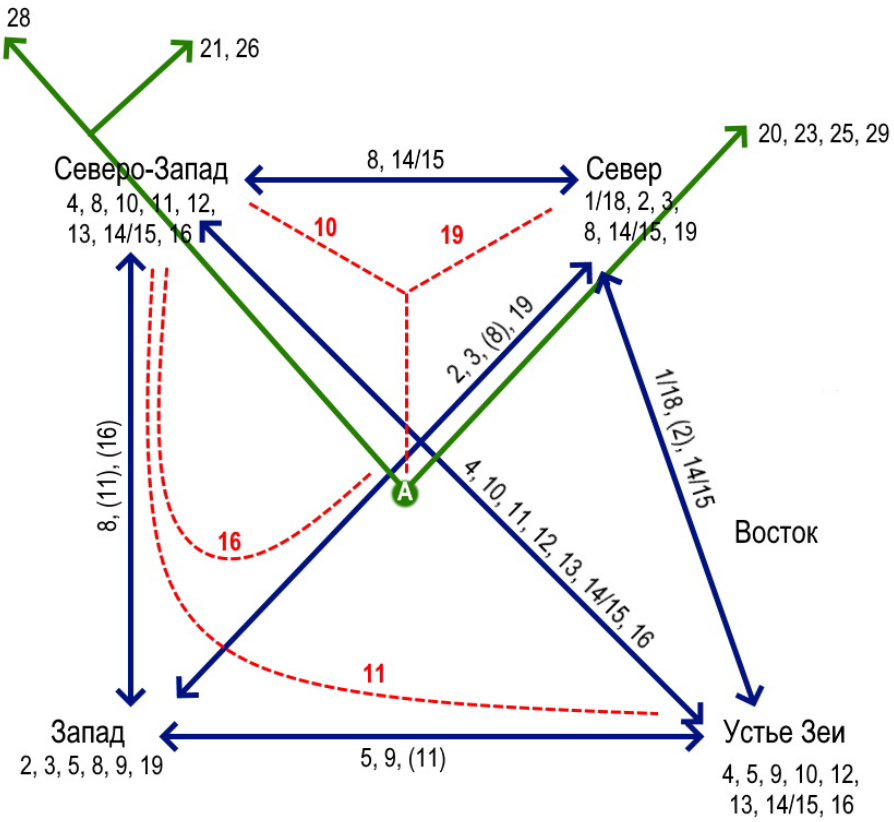


Рисунок 1-7. Схема связи маршрутной сети после оптимизации на первом этапе

Проектное предложение № 4
Оптимизация маршрутной сети транспорта общего пользования. Этап 2

Основное проектное предложение (2-й этап оптимизации) разрабатывается на более долгосрочный период 2021-2024 гг. с целью дальнейшей оптимизации маршрутной сети транспорта общего пользования г. Благовещенска.

Создание новой и продуманной маршрутной сети невозможно без полноценной транспортной реформы. В нынешнем виде транспортная система Благовещенска, как показал социологический опрос, не удобна пассажирам. Помимо создания новой маршрутной сети, нужно ещё и сделать эту новую маршрутную сеть понятной для пассажира. 2-й этап оптимизации проекта подразумевается на 2022-2023 гг. и будет состоять из нескольких решений: создание новой маршрутной сети, обновление подвижного состава, создание нового билетного меню и предложения решений для информационного обслуживания пассажиров.

На данном этапе предлагаются следующие изменения:

Предполагаемые маршруты:

1/18	Улица Шафира – Центр (кольцевой)	8-10 минут
12СВ	В будущем маршрут рекомендуется продлить на улицу Шафира. Выпуск изменить на 12 автобусов средней вместимости с интервалом 8-10 минут.	

2	Астрахановка – Спичфабрика – Мост	8-10 минут
13БВ	Запускается путём объединения маршрутов № 2 и 5 из этапа №2. Организуется работа маршрута с выпуском 13 автобусов большей вместимости и с тактовыми интервалом 8-10 минут. Часть рейсов (каждый второй) будут следовать до остановка «Спичечная фабрика» и поэтому на Астрахановке будет интервал в пик от 16 до 20 минут.	

3	ТЭЦ – КПП (Поликлиника №2)	8-10 минут
13БВ	Объединяется с маршрутом № 9. Выпуск изменить на 13 автобусов большей вместимости с интервалом 8-10 минут.	

4	Перинатальный центр – Завод «Амурский металлист»	8-10 минут
13БВ	Объединяется с маршрутом №44 и продлевается к заводу «Амурский металлист». Выпуск изменить на 13 автобусов большей вместимости с интервалом 8-10 минут.	

6/7	Детская больница – Больница водников (кольцевой)	12-15 минут
10СВ	Изменить выпуск на 10 автобусов средней вместимости. Организуется заезд к заводу «Амурский металлист».	

8	Астрахановка – Мост	15-20 минут
7СВ	Изменить выпуск на 7 автобусов средней вместимости.	

10	Перинатальный центр – Конная улица	12-15 минут
8СВ	Изменить выпуск на 8 автобусов средней вместимости.	

11	Тепличный – Торговый порт	8-10 минут
12СВ	Изменить выпуск на 12 автобусов средней вместимости.	

12	Плодопитомник – Улица Лазо	8-10 минут
12СВ	Изменить выпуск на 12 автобусов средней вместимости.	

14/15	Тепличный – Центр (кольцевой)	8-10 минут
24СВ	Изменить общий выпуск на 24 автобуса средней вместимости.	

16	Перинатальный центр – Торговый порт	8-10 минут
14БВ	Перенаправить автобус через Больничный комплекс. Изменить выпуск на 14 автобусов большой вместимости.	

19	Улица Шафира – Больничный комплекс	8-10 минут
12СВ	Изменить выпуск на 12 автобусов средней вместимости.	
21	Благовещенск, автовокзал – Мухинка	По расписанию
4СВ	Изменить выпуск на 4 автобуса средней вместимости.	

23	Универмаг «Благовещенск» - Моховая Падь, универмаг «Россия»	По расписанию
6СВ	Объединить маршруты № 23, № 29 и № 33 под одним № 23. Изменить выпуск на 6 автобусов средней вместимости.	

25	Универмаг «Благовещенск» – Садовый – Сплавная контора	По расписанию
3СВ	Объединить под номером 25 маршруты № 20 и 25. Изменить выпуск на 3 автобусов средней вместимости.	

26	Универмаг «Благовещенск» – Мясокомбинат	По расписанию
2СВ	Изменить выпуск на 2 автобуса средней вместимости.	

28	Универмаг «Благовещенск» – Игнатьево	По расписанию
5СВ	Изменить выпуск на 5 автобусов средней вместимости.	

На 2-й этап оптимизации маршрутной сети потребуется 160 автобусов, из них – 53 большой вместимости и 104 средней вместимости. Также понадобится ещё 20 автобусов средней вместимости на обслуживание пригородных маршрутов внутри городского округа. Маршруты №№ 40, 41, 43, 46, 50-52 остаются без изменений.

Предлагаемые изменения относятся к периоду предшествующему реализации переноса автобусного вокзала, создания транспортно-пересадочного узла «Вокзальный» и строительства трамвайной сети (см. соответствующие проектные предложения).

Оплата проезда

Оплата за поездку на общественном транспорте создана для компенсации части субсидий для работы общественного транспорта и для покрытия части убытков от обслуживания сети общественного транспорта. Многие города создают различные решения для оплаты проезда. Опыт

многих городов показывает, что для города и пассажирам удобны многопоездочные и временные проездные билеты.

Удобная система оплаты проезда, где пассажир оплачивает проезд самостоятельно, увеличивает скорость движения и не отвлекает водителей во время движения автобуса. Проверкой оплаты проезда могут заниматься специально обученные для этого контролёры.

Наиболее лучше вариант оплаты проезда – записанные на электронную карту (проездной билет) различные виды проездных билетов или пополненный баланс данной карты. Для оплаты проезда потребуются валидаторы, которые лучше устанавливать в автобусе. Этот метод экологически чистый (не требуется много бумаги) и менее дорогостоящий. Из временных билетов для Благовещенска самыми оптимальными будут:

- на 30 минут (для редких поездок);
- на 90 минут (удобные поездки в пригород);
- на сутки (удобный проездной для туристов и отдельных категорий работников);
- на месяц (для поездок на работу/учёбу, лучше делать без привязки к календарю, а на 30 дней).

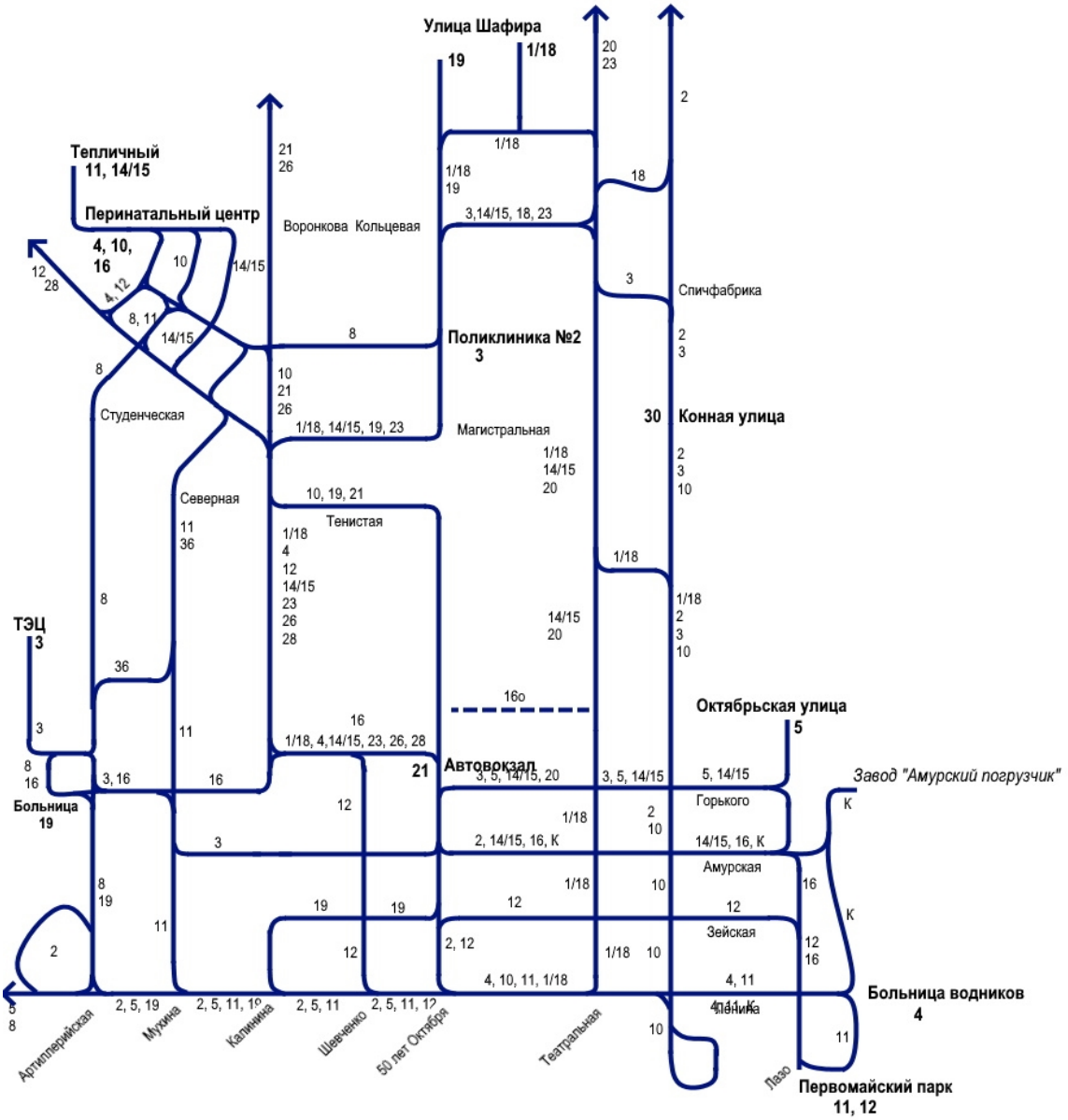


Рисунок 1-8. Предлагаемая схема маршрутной сети с учетом оптимизации на 2-м этапе.

Для студентов можно сделать льготы 50 %, для пенсионеров – 80 %, с возможностью записи проездных билетов на электронную проездную карту. В случае установления льгот для студентов и пенсионеров потребуется определить источник финансирования для возмещения перевозчикам недополученных доходов.

Стоимость проезда не должна быть чрезмерно дорогой, т.к. временные билеты заинтересовывают людей больше пользоваться общественным транспортом, тем самым снижая загруженность улично-дорожной сети.

Также стоит добавить возможность оплаты проезда по банковской карте или через мобильный телефон (Apple Pay. Google Pay, Samsung Pay).

Пополнение проездных билетов можно осуществлять в газетных киосках, центре обслуживания пассажиров, супермаркетах или через интернет (с возможностью активации в автобусах).

Чем больше у пассажиров будет возможности вариантов оплаты проезда, тем будут более мобильные сами пассажиры и у них будет больше интереса и возможностей пользоваться общественным транспортом. Система с билетами на одну поездку очень неудобная и многие пассажиры ещё и поэтому отказываются пользоваться общественным транспортом.

Допускается введение тарифных зон на пригородных маршрутах (20-49). Тарифные зоны можно обозначить буквами А (внутри Благовещенска), Б (Моховая Падь, Верхнеблаговещенское), В (Белогорье, Мухинка).

Информационное обслуживание пассажиров

Помимо создания удобной маршрутной сети и удобного «билетного меню», необходимо сделать так, чтобы пассажир мог ориентироваться во всём транспортном пространстве города.

Мобильность пассажиров (собственно, скорость движения и выполняемость расписания движения) повышается и за счёт грамотного информационного обслуживания пассажиров. Многие города ставят это и основой транспортной политики. Например, в берлинском BVG создан целый отдел для этих целей, они делают интересные транспортные плакаты, ведут социальные сети и пытаются общаться с пассажирами на равных. Любой оператор транспорта выкладывает в сеть расписания, оперативные и плановые изменения маршрутов, публикует их и на остановках.

Минимальное, с чего стоит начать Благовещенску, это:

- появление понятных расписаний и схем движения маршрутов на остановках
- создание интуитивно понятных маршрутных аншлагов на самих автобусах;
- открытие транспортного центра информации, где пассажиры могут получить информацию о работе общественного транспорта, купить и пополнить проездные билеты;
- создание транспортного интернет-портала городского транспорта, где жители и туристы смогут получить информацию о работе маршрутов, расписании движения автобусов, оперативных и плановых изменений в работе общественного транспорта, построить маршрут и узнать фактическое время ожидания транспорта, помимо расписания движения автобусов;
- модернизация официального сайта МУП «Городская диспетчерская служба» mugds28.ru под стандарты удобного транспортного портала, где жители и туристы смогут получить информацию о работе маршрутов, расписании движения автобусов, оперативных и плановых изменений в работе общественного транспорта, построить маршрут и узнать фактическое время ожидания транспорта, а так же расписания движения автобусов.

Расписания движения должны публиковать не в формате «расписание движения выпуска», а в формате времени прибытия автобуса на остановку, где находится пассажир. Например, как это реализовано:

- в Вильнюсе (примечание: время работы маршрута из-за карантина COVID-19 изменено):

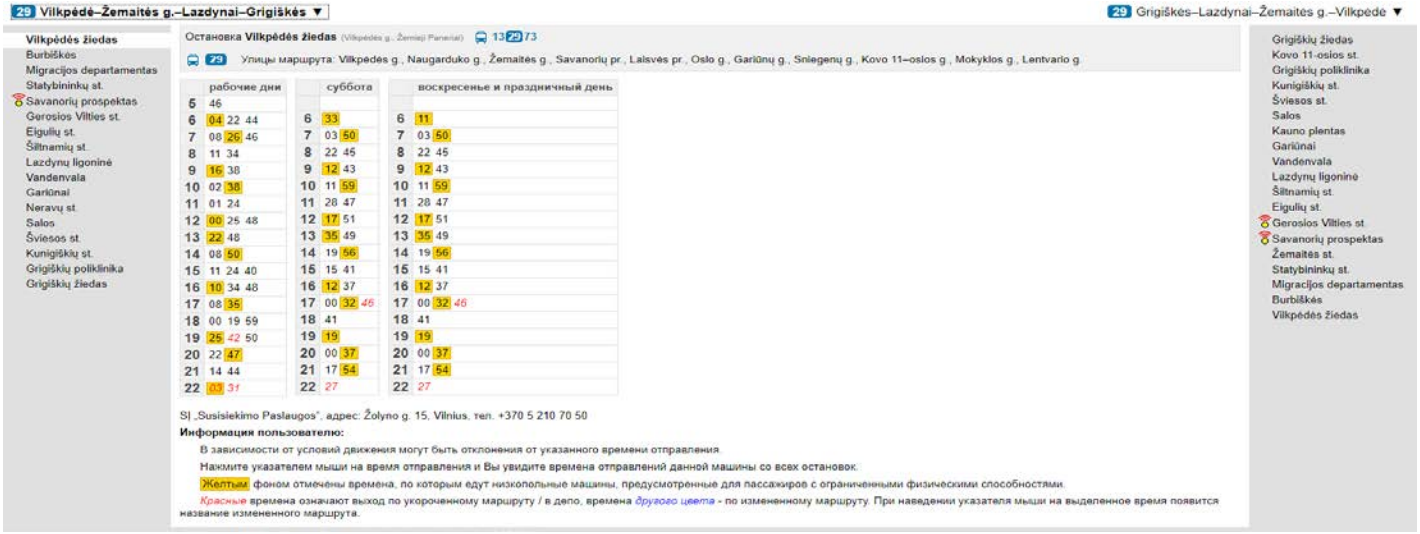


Рисунок 1-9. Пример публикации расписания движения транспорта в г. Вильнюсе

- в Хемнице (город, похожий количеством и плотностью населения на Благовещенск):

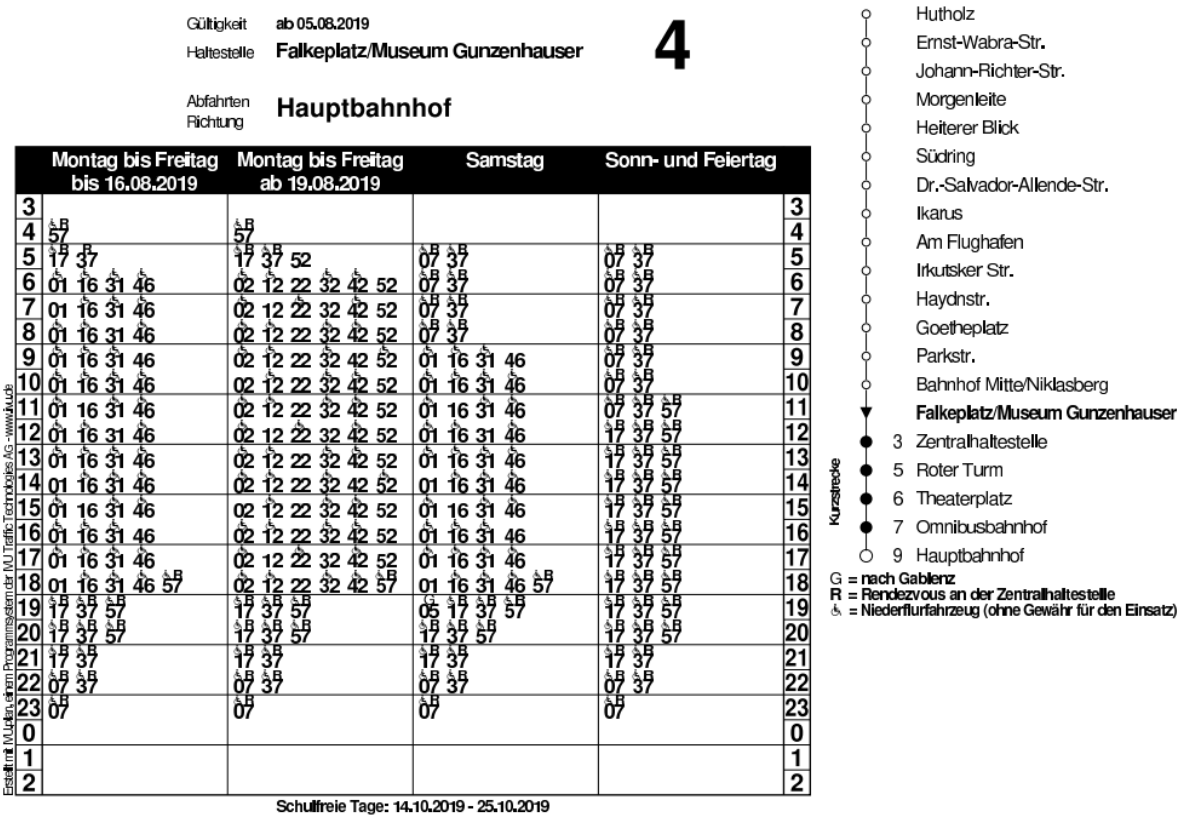


Рисунок 1-10. Пример публикации расписания движения транспорта в г. Хемнице

Для пассажиров также важны карманные схемы маршрутов, бумажные брошюры о правилах пользования общественным транспортом. Хорошим дополнением к транспортным сервисам будет и мобильное приложение или онлайн-портал с планировщиком маршрутов с учётом движения автобусов в режиме реального времени, плановыми расписаниями, справочником телефонов и адресов (потерянные вещи, жалобы пассажиров и прочее), с важной информацией о работе общественного транспорта (в том числе с информацией о плановых и оперативных изменения в работе общественного транспорта) и возможность пополнить электронный проездной билет через интернет.

В аэропорту «Игнатьево» и в здании железнодорожного вокзала и автовокзала следует разместить стойку со схемами маршрутов и брошюрами об общественном транспорте Благовещенска, а также поставить терминалы для покупки билетов на общественный транспорт. В будущем такие терминалы можно будет поставить и на наиболее загруженных остановках.

В автобусах рекомендуется настроить систему звукового объявления остановочных пунктов. Наиболее удобный формат: перед прибытием к остановке объявлять только её название, далее во время стоянки номер маршрута и направление движения и уже после отправления объявлять следующую остановку.

Например: «Кинотеатр «Харбин» – «Маршрут № 12 на Торговый порт» – «Следующая остановка: Центр «Соната».

При понятной и простой системе информирования пассажиров, уменьшается количество случаев проездов остановок, уменьшается время стоянки на остановке (т.к. пассажиры не спрашивают куда едет автобус), уменьшается и время в пути.

Автобусы необходимо оборудовать электронными маршрутными указателями (информационные электронные табло). На них рекомендуется указывать только номер маршрута и конечную, в направлении которой автобус движется. Например, «12 Торговый порт» или «8 Астрахановка». Пассажиру легче будет его считать. Применение информационного электронного табло допускается п. 34 постановления Правительства РФ № 112 от 14.02.2009.

Обо всех изменениях маршрутной сети пассажиров нужно информировать через социальные сети, транспортный портал и с помощью плакатов на остановочных пунктах.

Проектное предложение № 5
Строительство трамвайной сети в городе Благовещенске (этап 1-3)

В целях улучшения уровня транспортного обслуживания населения, реализации основных принципов и тезисов ПКРТИ в г. Благовещенске предлагается устройство трамвайной сети.

Трамвай, как вид городского транспорта имеет множество преимуществ и достоинств в сравнении с другими видами транспорта:

- большая вместимость трамвайного вагона, при необходимости трамвайные вагоны можно сцеплять в поезда по 2-3 вагона;
- большая провозная способность трамвайных линий, которая превышает провозную способность автобусных линий в 2 раза (рис. 1-51);
- больший срок службы трамвайного вагона (25-30 лет), дольше чем у автобусов (8-10 лет);
- средняя скорость движения трамвая при движении на обособленном полотне оказывается выше, чем у автобусов, следующих в общем потоке;
- трамвай – экологически чистый вид транспорта, благодаря его появлению в городе снизится уровень негативного воздействия транспорта на окружающую среду;
- высокий комфорт современный трамваев для пассажиров;
- построенные трамвайные линии способствуют развитию территорий;
- доступен маломобильным группам населения;
- себестоимость перевозки 1 пассажира трамваем на 40 % ниже, чем автобусом.

К недостаткам трамвая можно отнести следующее:

- низкая маневренность: поломка трамвая или ДТП на путях неминуемо приведет к задержке движения;
- необходимость дополнительных мероприятий: реконструкции улиц, настройки светофоров, перенос инженерных коммуникаций, строительство дополнительной инфраструктуры;
- высокая стоимость строительства трамвайной инфраструктуры и подвижного состава.



Рисунок 1-11. Сравнение провозной способности видов транспорта

Исследование показало, что вместимость одного современного трамвая – 250 пассажиров равна вместимости трех автобусов и 147 автомобилей при их средней заполняемости 1,3 чел./1 автомобиль. Таким образом, строительство трамвайной сети может рассматриваться и как инструмент сдерживания растущей автомобилизации и разгрузки улично-дорожной сети.

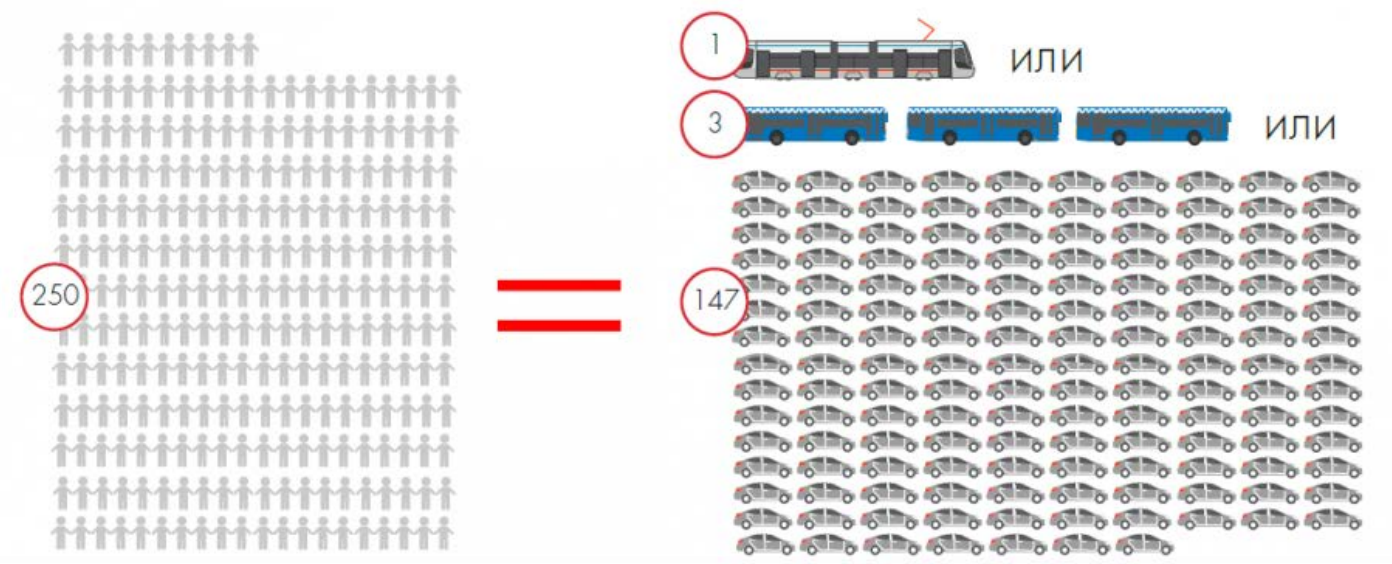


Рисунок 1-12. Сравнение вместимости трамвая и легковых автомобилей

Впервые о строительстве трамвая в Благовещенске задумались еще в 1910-х годах. Тогда трамвай предлагали продолжить по ул. Большой (ныне Ленина) и ул. Амурской от Артиллерийской до Невельской (ныне Первомайская) и по ул. Садовой (ныне 50 лет Октября) до железнодорожного вокзала. Идея не была реализована по причине высокой стоимости строительства. Электрический транспорт троллейбус появился в Благовещенске в 1979 г. и просуществовал в Благовещенске до 2016 г. На момент закрытия в городе действовало 2 троллейбусных маршрута связывающие микрорайоны западного планировочного района, центр города и ж.д. вокзал. Генеральным планом г. Благовещенска предусматривалось развитие троллейбусной сети в 2 этапа до 2034 г. (рис 1-53), однако вместо этого троллейбусная система была полностью ликвидирована.

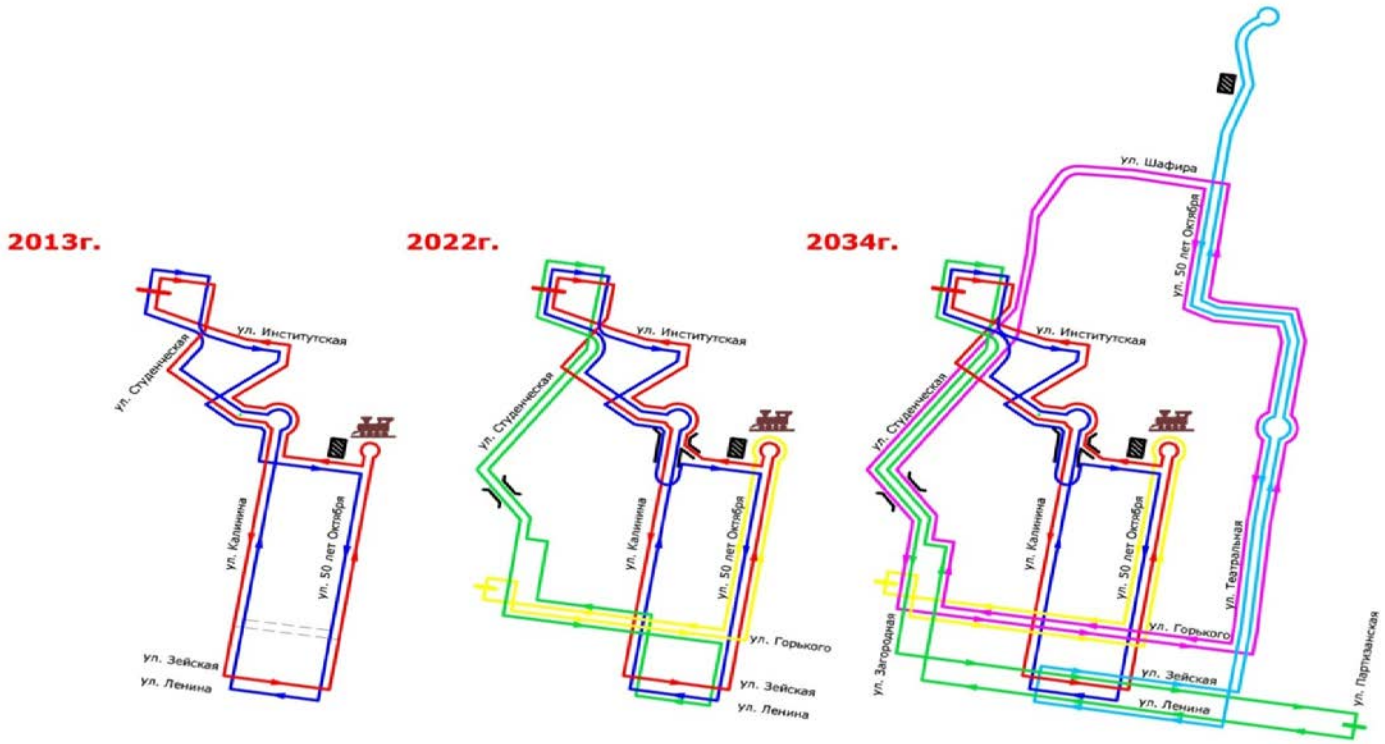


Рисунок 1-13. Развитие троллейбусной системы согласно генеральному плану г. Благовещенска

Отличительной градостроительной особенность г. Благовещенская является достаточная удаленность центра города от крупнейших существующих жилых микрорайонов западного планировочного района и в дальнейшем перспективного северного района, а также удаленность некоторых иных объектов притяжения – городской больницы, железнодорожного вокзала, крупнейшей рекреационной зоной города на набережной р. Амур. В настоящий момент транспортная связь всех этих территорий осуществляется автобусным транспортом, следующим в общем потоке с автомобилями. Как показал социологический интернет-опрос жителей г. Благовещенска (см. приложение И) 25% опрошенных оценили работу общественного транспорта как «неудовлетворительно» и «очень плохо». Среди основных проблем опрошенные отметили перегруженность транспорта в «часы-пик», устаревший и некомфортный подвижной состав, несоблюдение интервалов движения. 75 % опрошенных также не поддержали ликвидацию троллейбусного движения.

Таким образом, целесообразно организовать трамвайные маршруты из районов преимущественного проживая населения к местам приложения труда и проведения досуга. Предлагаемая трамвая сеть свяжет все основные точки притяжения – жилые районы, в том числе перспективные, центральную часть города, железнодорожный вокзал и планируемый ТПУ «Вокзальный», западную промышленную зону, строящийся комплекс «Золотая миля» (и входящую в состав него станцию трансграничной канатной дороги) на набережной р. Амур.

Строительство трамвайной сети предлагается разбить на 3 этапа (очереди):

1. Первый этап. Строительство трамвайных линий по ул. Воронкова, ул. Студенческая, ул. Загородная, ул. Горького, ул. Лазо, ул. Ленина и ул. Мухина; строительство трамвайного путепровода над ж.д. путями в створе ул. Загородная (или реконструкция существующего под трамвайное движение); строительство трамвайного депо на ул. Тепличная. Протяженность линий – 16,5 км.
2. Второй этап. Строительство трамвайных линий по ул. Василенко, ул. Институтская, Старо-Новотроицкому ш., ул. Станционная, ул. 50 лет Октября; строительство трамвайной эстакады через ж.д. пути станции Благовещенск. Протяженность линий 7,2 км.

3. Третий этап. Строительство трамвайной линии по ул. Гражданская и ул. 50 лет Октября до ул. Школьная. Протяженность линий – 4,3 км. Данный этап целесообразен при дальнейшем развитии и застройке жилыми домами северного планировочного района.

Принципиальная схема трассировки трамвайных линий представлена на рис. 1-55. Наиболее сложным местом при выборе трассировки трамвайных линий является пересечение трамвайными линиями железнодорожных путей станции Благовещенск и подъездных путей. Наиболее оптимальным вариантов решения данной задачи является строительство трамвайного путепровода в створе ул. Загородная или реконструкция с существующего путепровода с расширением его под трамвайное полотно (с сохранением 4-х полос движения автотранспорта) в составе 1-ого этапа строительства трамвайной сети.

На 2-м этапе предлагается строительство трамвайной эстакады через ж.д. пути станции Благовещенск, ул. Магистральную и подъездной ж.д. путь, связывающий ул. Станционную и Старо-Новотроицкое ш. Пересечение ж.д. путей станции Благовещенск трамвайной эстакадой предлагается устроить в западной горловине станции таким образом, чтобы строительство оказало минимальное влияние на работу ж.д. транспорта и требовалось изъятие минимального количества земельных участков. В таком случае необходимо будет изъять земельный участок с кадастровым номером 28:01:120001:150, на котором расположен складской объект, а также гаражи, расположенные севернее путепровода по ул. Магистральная.

В качестве альтернативного варианта прорабатывалась возможность строительства трамвайного тоннеля или совмещенного автомобильно-трамвайного тоннеля в створе ул. 50 лет Октября под путями станции Благовещенск (рис 1-54). Однако стоимость и сложность данного мероприятия оказалась бы слишком высока, и тоннель было бы сложно вписать в существующую застройку из-за необходимости устройства протяженных подходов (рамповых участков) длинной по 400-450 м при соблюдении требований СП 122.13330.2012 Тоннели железнодорожные и автодорожные в части максимально допустимых уклонов. Устройство такого тоннеля исключало возможность реализации остановки у ж.д. вокзала и планируемого ТПУ «Вокзальный» для перспективных маршрутов, следующих по тоннелю в направлении северного планировочного района.

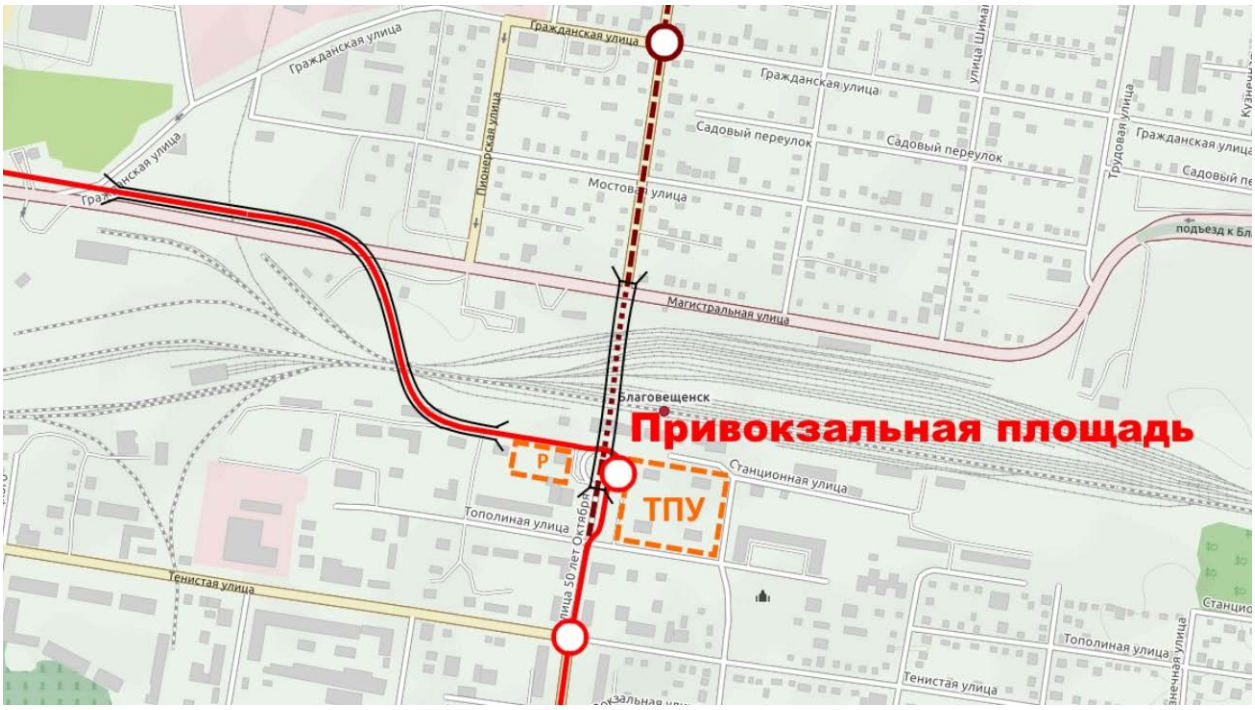


Рисунок 1-14. Альтернативная трассировка трамвайной линии через тоннель под путями станции Благовещенск.

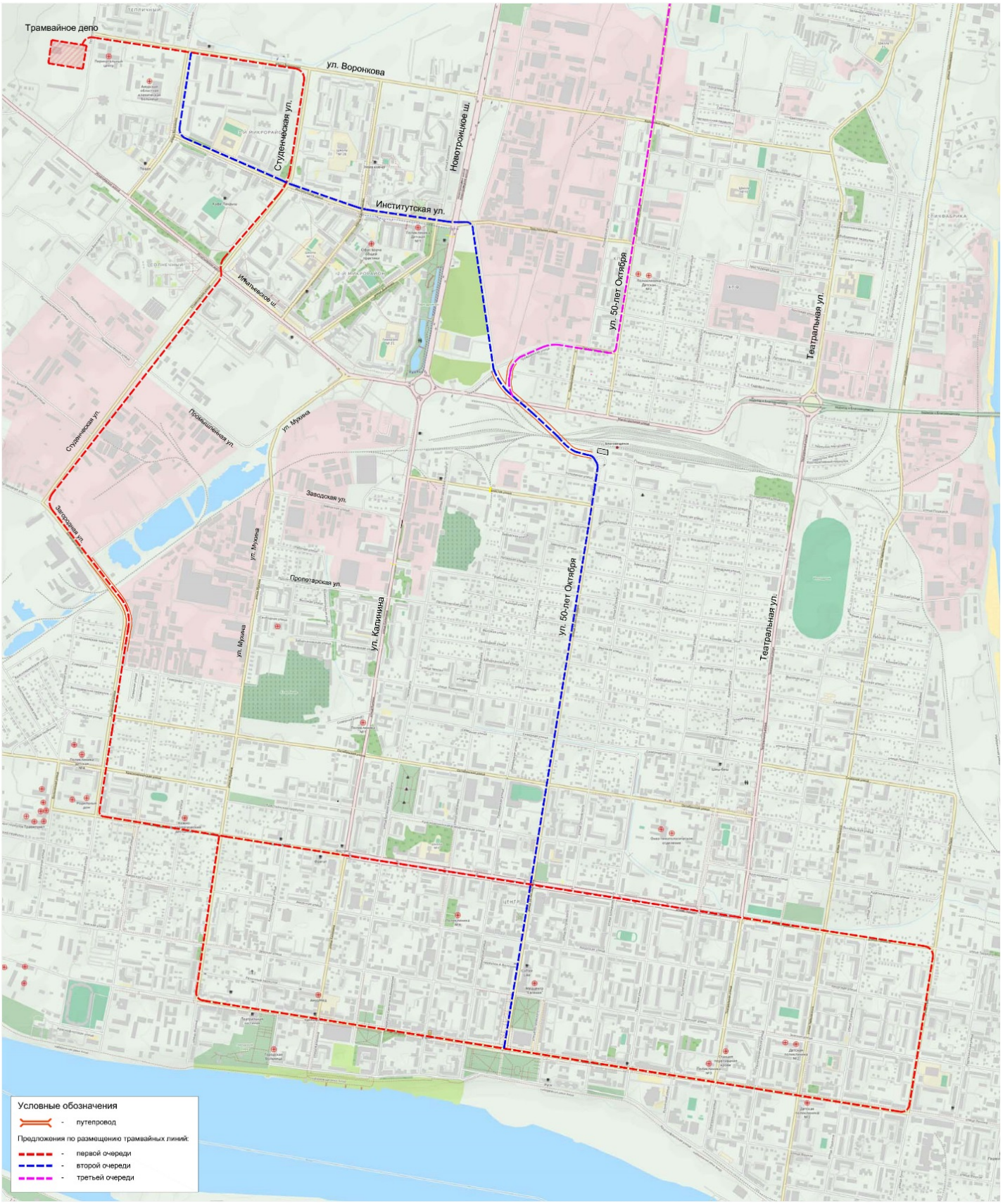


Рисунок 1-15. Принципиальная схема размещения трамвайных линий

Трассировка трамвайных линий выбрана с тем, чтобы не перегружать трамвайным движением и не сужать наиболее важные и загруженные меридиональные транспортные связи районов г. Благовещенска – ул. Калинина, ул. Мухина, ул. Театральная. Для прокладки трамвайный путей в данном направлении выбраны ул. Загородная, ул. Студенческая и ул. 50 лет Октября.

Строительство трамвайных линий предполагается на обособленном полотне, с одной стороны либо по центру проезжей части, в зависимости от градостроительных условий. Размещение трамвайных линий предлагает реконструкцию соответствующих улиц. Анализ градостроительных условий показал, что ширины всех улиц, где предлагается продолжить трамвайные линии будет достаточно для размещения трамвайного полотна при сохранении не менее 2-х полос движения для автомобилей в каждую сторону. Типовые профили улиц представлены на рис. 1.16-1.19.



Рисунок 1-16. Поперечный профиль ул. Студенческая



Рисунок 1-17. Поперечный профиль ул. Горького



Рисунок 1-18. Поперечный профиль ул. Ленина

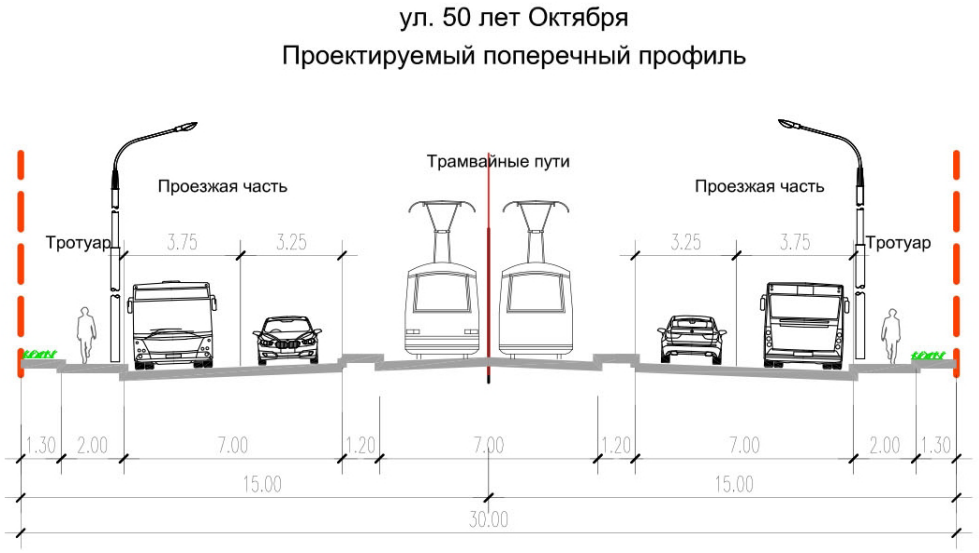


Рисунок 1-19. Поперечный профиль ул. 50 лет Октября

С точки зрения организации трамвайного движения предлагается организовать 4 трамвайных маршрута. Конечными остановками для всех маршрутов будут являться остановки «Перинатальный центр», «Золотая миля» и «Ул. Школьная». Маршрут Т1, Т2 предлагается запустить в составе 1-го этапа, Т3 в составе 2-ого этапа, маршрут Т4 – в составе перспективного 3-ого этапа. Трассы трамвайных маршрутов показаны на схеме, рис. 1-21. Общая протяженность маршрутной сети составит 28 км. Конечные станции предлагается не оборудовать разворотными кольцами, а использовать для оборота вагонов съезды, при этом вагоны на лини использовать двухсторонние, с двумя кабинами управления с каждой стороны.

В качестве подвижного состава на трамвайной сети г. Благовещенска предлагается использовать трехсекционные вагоны отечественного производства модели 71-931 «Витязь» производства Тверского вагоностроительного завода или вагона 71-633 производства Усть-Катавского вагоностроительного завода. Данные трамваи полностью низкопольные, что дает возможность маломобильным группам пассажиров пользоваться трамвайной системой. Максимальная скорость вагонов – 75 км/ч, количество сидячих мест – 60-64 (в зависимости от комплектации), общая вместимость: 188 чел. (при плотности 5 чел./м^2), 265 чел. (при плотности 8 чел./м^2).

Дальность пешеходных подходов до ближайшей остановки городского транспорта, согласно МНГП г. Благовещенска должно составлять не более 300 м в зонах среднеэтажной и многоэтажной застройки – 500 м. Согласно СП 98.13330.2018 Трамвайные и троллейбусные линии расстояние между остановочными пунктами в застроенной территории следует принимать от 400 до 600 м, при необходимости повышения скорости сообщения в пределах застроенной территории от 500 до 1200 м. На трамвайной сети г. Благовещенска предлагается устроить 43 остановочных пункта, два из которых (ул. Студенческая и ул. Горького) предлагается сделать как пересадочные. Расположение остановочных пунктов показано на схеме рис. 1-62. Охват территорий при радиусе охвата 400 м от остановок показан на рис. 1-63. Из схемы видно, что большая часть территорий среднеэтажной и многоэтажной застройки охвачена трамвайной сетью. Можно предполагать, что на расчетный срок при полной реализации предложения, доля пассажиропотока, приходящегося на трамвай составит не менее 40 % от общего объема перевезенных пассажиров транспортом общего пользования.



Рисунок 1-20. Трамвайный вагон модели 71-931 «Витязь»



Рисунок 1-21. Салон трамвая модели 71-931 «Витязь»

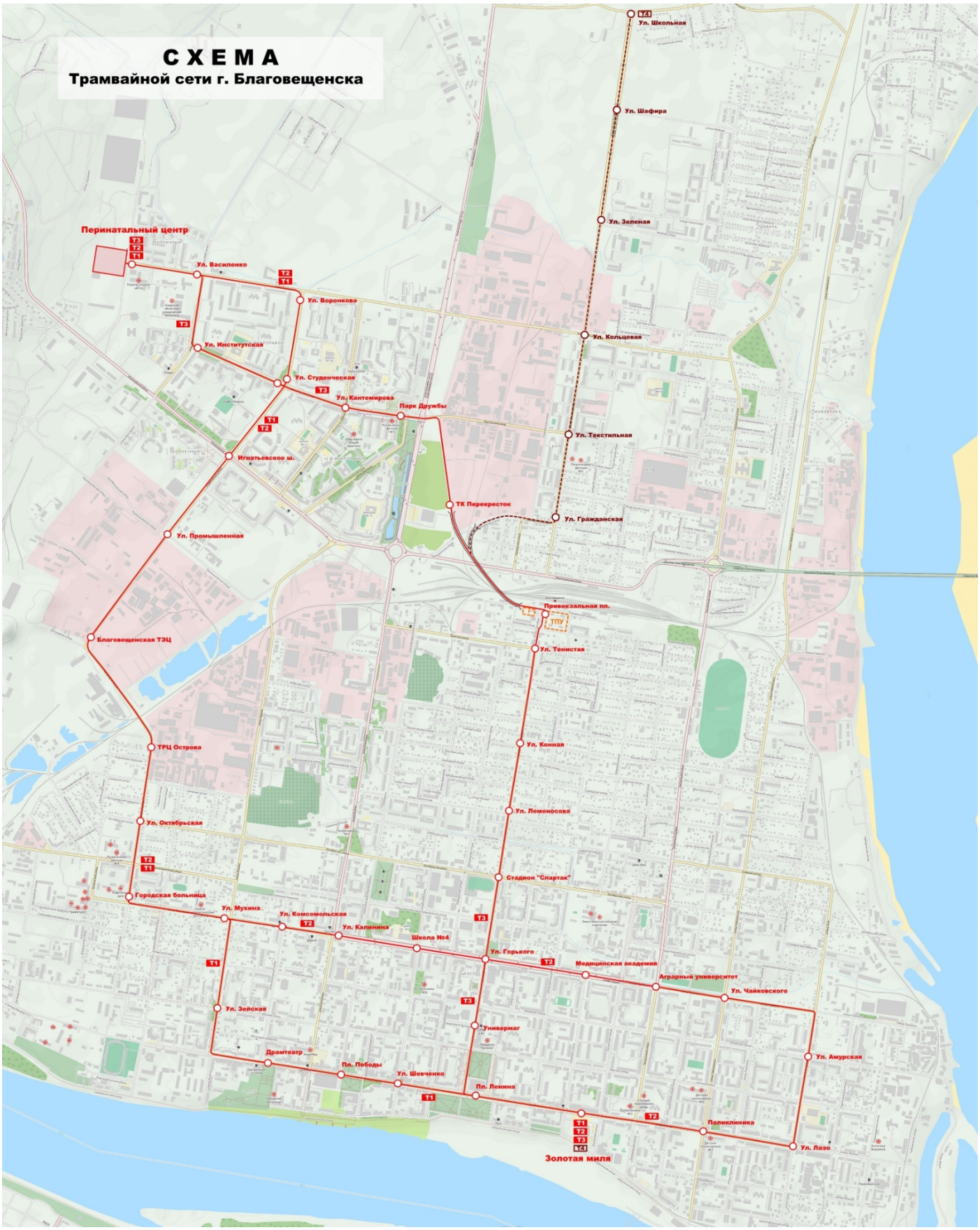


Рисунок 1-22. Схема маршрутов предлагаемой трамвайной сети г. Благовещенска



Рисунок 1-23. Охват трамвайной сетью территории г. Благовещенска

Строительство трамвайной сети является дорогим мероприятиям в условиях ограниченных возможностей городского бюджета. Согласно укрупненному расчету по объекту аналогу, стоимость строительства 1 км трамвайной линии, с учетом расходов строительство всей необходимой инфраструктуры, расходов на закупку подвижного состава составляет порядка 800 млн. рублей. Таким образом, только на реализацию 1 этапа потребуется не менее 13,2 млрд. рублей.

Для привлечения в проект потребуется софинансирование со стороны областного и даже федерального бюджета. По решению администрации города и Амурской области проект может быть включен в одну из федеральных целевых программ или национальный проект «Безопасные и качественные дороги». Так, например, несколько российских городов, Красноярск, Челябинск, закупят десятки новых трамвайных вагонов в рамках данного национального проекта. В Волгограде в рамках проекта в 2019 году стартовала модернизация трамвайного предприятия и обновление существующей трамвайной инфраструктуры, аналогичные работы планируются в Ижевске. В 2020 году решение о финансировании реконструкции трамвайных линий в рамках бюджета национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» было принято на уровне Министерства транспорта РФ.

Альтернативным источником финансирования строительства трамвайной системы может стать государственно-частное партнерство. В 2016 году в Санкт-Петербург, впервые в России, было заключено концессионное соглашение на 30 лет (из которых 27 лет – эксплуатация) между правительством города и Транспортной концессионной компанией (ТКК). ТКК взял на себя обязательство произвести полную замену трамвайных путей, закупить современный подвижной состав, построить высокотехнологичное депо, устроить удобные остановочные пункты с комфортабельными павильонами, а также внедрить принципиально новую для России систему управления движением. Проект получил название «Чижик». Реконструкция трамвайных путей проводилась на территории целого района Санкт-Петербурга (сопоставимого с населением с г. Благовещенском), протяженность путей – 38 км. Работы предлагалось вести в 3 этапа. Общий объем инвестиций в реализацию проекта – 13,7 млрд. рублей, из них 1,3 млрд. рублей предоставил город. Оставшаяся сумма была привлечена за счет размещения концессионных облигаций суммарным объемом порядка 12 млрд. рублей. Общие расходы ТТК на весь проект, с учетом закупки подвижного состава и дальнейшей эксплуатации трамвайной сети составили около 33 млрд. рублей.

«Чижик» – первый в стране проект государственно-частного партнерства в сфере трамвайного транспорта. Его успешная реализация открывает широкие возможности закрепления этого опыта как в других районах Санкт-Петербурга, так и в целом в России. В г. Благовещенске так же возможно перенять данный опыт. Большую возможность для поиска потенциального инвестора дает близость г. Благовещенска к развитым странам Юго-Восточной Азии, КНР, Южной Корее и Японии, где в последние годы развитию экологически чистого рельсового городского транспорта уделяется очень много внимания, имеются много предприятий производящие подвижной состав и иные объекты инфраструктуры.

Реализация данного проектного предложения существенно повысит уровень обслуживания населения общественным транспортом, повысит престиж и инвестиционную привлекательность г. Благовещенска как столицы Амурской области. Появление трамвая будет способствовать дальнейшему развитию прилегающих территорий. Трамвай в Благовещенске может стать четвертым на Дальнем Востоке.

Решение о строительстве трамвая, как крупного инфраструктурного проекта, должно быть принято и поддержано на высших уровнях городской и областной власти. В случае взятия инициативы, городские и областные власти смогут найти финансирование, в том числе федеральное софинансирование, или привлечь инвестора в рамках процедуры государственно-частного партнерства.





Рисунок 1-24. Реконструкция трамвайной инфраструктуры в г. Санкт-Петербурге в рамках проекта «Чижик»

Проектное предложение № 6
Организация платного парковочного пространства в городе Благовещенске

Одной из важных проблем существующего состояния транспортной инфраструктуры г. Благовещенска является парковочное пространство. Ввиду неразвитости внеуличных парковок – подземных или многоярусных наземных паркингов краткосрочное хранение транспортных средств осуществляется, как правило, у края проезжей части улиц, на внутриквартальных проездах, внутри дворов жилых или общественно деловых зданий. Такой способ временного хранения легковых автомобилей зачастую снижает пропускную способность улиц, создает помехи движению общественного транспорта, мешает пешеходам. Постоянно растущий уровень автомобилизации приводит к тому, что в городе наблюдается дефицит парковочных мест. Особенно остро нехватка парковочных мест наблюдается в центральной части города. Согласно данным проведенного социологического интернет-опроса 62,4 % опрошенных отметили недостаток парковочных мест в центральной части города.

Задачу нехватки парковочных мест можно лишить тремя основными способами:

1. Строительство внеуличных паркингов. Это требует больших бюджетных расходов, территориальных резервов. Второе особенно актуально в условиях сложившейся застройки. Данные мероприятия так же не смогут решить полностью проблему нехватки парковочного пространства, поскольку такие паркинги являются штучными объектами и их вместимость является ограниченной. С целью окупаемости данного мероприятия такие паркинги целесообразно делать платными, однако при наличии бесплатной альтернативы, автомобилисты будет делать свой выбор в пользу бесплатных парковок, а построенные внеуличные паркинги будут использоваться не в полную силу.
2. Расширение улично-дорожной сети с устройством большего количества парковочных мест, карманов, площадок. Данный подход возможен, однако ввиду ограниченной ширины существующих улиц, он приведет к сужению тротуаров, уничтожению разделительных полос озеленения с деревьями между проезжей частью и тротуарами. Это противоречит основным тезисам ПКРТИ в части улучшения условий пешеходного движения и снижения негативных факторов воздействия на окружающую среду. Появление большого количества новых парковочных мест спровоцирует еще больший спрос на них, что будет еще сильнее стимулировать рост автомобилизации.
3. Введение зоны платной парковки. Эта мера может стать мощным сдерживающим фактором, уменьшающим транспортный поток, следующий в центр. Эта мера, при наличии определённых условий, позволит управлять транспортным спросом и пересадить значительную часть людей с личного транспорта на общественный, что позволит частично разгрузить дороги и сдерживать рост автомобилизации в дальнейшем. Денное мероприятие не требует больших капиталовложений для его реализации.

Передовой опыт зарубежных городов и некоторых российских показал эффективность решения проблем с парковками путем введения платных парковок в центральной части города. В России платные парковки уже действуют в 18 городах. Среди городов не миллионников, но являющихся областными центрами – Тверь, Калуга, Тула, Рязань, Белгород, Ставрополь. Недостатками данного решения является его «непопулярность» среди населения, а также проблемы правового характера, связанные с реализацией механизма передачи персональных данных нарушающих автомобилистов из ГИБДД в структуру администрации, которая будет выписать штрафы за нарушение правил парковки или ее неоплату. Так, из-за долгого согласования процедуры с городским ГИБДД администрация СПб в течение нескольких лет не могла взыскивать штрафы за неоплаченную парковку после ее введения.

В г. Благовещенске на первых этапах целесообразно внедрить зоны платной парковки в центральной части города. Согласно наблюдениям, наиболее острая ситуация с парковкой наблюдается в районе Центрального рынка, Автовокзала, ул. Ленина. Однако в целях эффективности данного мероприятия, прежде чем ввести платную парковку необходимо провести набор предшествующих мероприятий:

- улучшить качество обслуживания населения транспортом общего пользования, устранить основные недостатки системы транспорта общего пользования, описанные в п. 1.7 ПКРТИ;
- провести инвентаризацию парковочных мест, определить способ размещения автомобилей на парковке, оборудовать парковочные места необходимыми ТСОДД, при необходимости оборудовать, благоустроить будущие парковочные места;
- установить паркоматы (автоматы для оплаты парковки), электронные табло, указывающие количество свободных мест в ближайшей зоне;
- принять меры для предотвращения наплыва автотранспорта во дворы жилых домов, общественно-деловых зданий в целях уклонения оплаты за парковки;
- ввести период пуско-наладочных работ, в течение которого оплата за парковки будет взиматься добровольно, в течение которого вся система взимания оплаты и администрирования парковок будет окончательно налажена, а жители смогут привыкнуть к нововведению.

В рамках ПКРТИ предлагается внедрение зоны платных парковок в 2 этапа. Первый пилотный этап необходимо ввести в границах ул. Октябрьская, ул. Шимановского, ул. Октябрьская и ул. Краснофлотская. На 2-м этапе территорию зоны платных парковок предлагается расширить в границах ул. Мухина, ул. Горького, ул. Калинина, ул. Октябрьская, ул. Театральная, ул. Горького, ул. Лазо и ул. Краснофлотская. Схема размещения и этапы внедрения зон платной парковки представлены на рис 1-26.

Для оценки эффективности выполнен укрупненный расчет количества парковочных мест в предлагаемой зоне платной парковки. Расчет приведен в таблице 3.1. Общее количество парковочных мест составит около 8022.

Таблица 3.1. Укрупненный расчет количества парковочных мест в зоне платной парковки

Наименования улицы	Кол-во парковочных мест	Наименования улицы	Кол-во парковочных мест
Ул. Мухина	125	Ул. Краснофлотская	478
Ул. Комсомольская	225	Ул. Ленина	945
Ул. Калинина	154	Ул. Зейская	727
Ул. Б. Хмельницкого	139	Ул. Амурская	872
Ул. Шевченко	334	Ул. Горького	290
Ул. Пионерская	500	Ул. Красноармейская	530
Ул. 50 лет Октября	326	Ул. Октябрьская	216
Ул. Островского	254	Ул. Театральная	128
Ул. Шимановского	186	Ул. Политехническая	114
Ул. Трудовая	230	Ул. Пушкина	138
Ул. Кузнечная	401	Ул. Чайковского	150
Ул. Лазо	100	Ул. Фрунзе	218
Пер. Уралова	76	Пер. Святителя Иннокентия	166
Всего:	**8022**		

Значительным достоинством введения платной парковки является возможность пополнения городского бюджета за счёт взимания платы за парковку. Вырученные средства можно направить на дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры, благоустройство улиц, создание общественных пространств. При условии открытости политики администрации в плане отчетности о направлениях дальнейшей траты денежных средств, поступивших в бюджет от платных парковок можно добиться снижения негативного восприятия данного мероприятия среди населения. Ниже приведет приблизительный расчет финансовой эффективности введения зоны платной парковки.

При расчете учитывались следующие параметры: вместимость (8022 места), процент пользования парковкой (70 %), количество часов в сутках, за которые взимается оплата (12 часов в сутки, с 8:00 до 20:00), ориентировочная стоимость 1 часа парковки (50 рублей в час), количество дней в году, за вычетом праздничных и выходных дней (260 д.).

Годовой доход от платной парковки может составить:

8022x0,70x12x50x260=876 002 400 рублей

Таким образом, даже при расходах на содержание и администрирование платных парковок порядка 20 % от выручки, ежегодных доход городского бюджета мог бы составить порядка 700 млн. рублей в год (сумма без учета возможных штрафов за неоплаченную парковку). Этих средств

хватило бы на строительство 2-3 км новых дорог, благоустройство нескольких скверов, одного парка или закупку 35 новых автобусов.

Исходя из отечественного опыта стоимость 1 часа парковки в городах с населением более 1 млн. человек составляет от 50 рублей до 200 рублей, в городах с населением менее 1 млн. человек – от 20 до 50 рублей. Оплата взымается, как правило, только в дневное время с 08:00 до 20:00, в выходные и праздничные дни оплата не взимается. С автовладельцев-инвалидов и владельцев автомобилей, принадлежащих многодетным семьям, оплата за парковку не взимается. Оплата взымается обычно при помощи банковских карт, парковочных карт в ближайшем паркомате, при помощи SMS-сообщений, или мобильного приложения. В некоторых городах действуют абонементы, дневные, месячные годовые. Для жителей близлежащих домов в городах, где уже действуют зоны платной парковки, обычно вводятся специальные льготные месячные или годовые тарифы. Штраф за неоплаченную парковку обычно составляет от 1000 до 5000 руб.

Основной задачей предложения по устройству зон платный парковок в г. Благовещенске является снижение загрузки дорог, создание условия для управления транспортным спросом, сдерживания уровня автомобилизации. Реализация данного мероприятия способствует снижению доли дорог, работающих в режиме перегрузки. Согласно проекту ПКРТИ 1-й этап мероприятия предлагается реализовать в 2021 г., второй этап – в 2023 г. Однако стоит учесть, что данное мероприятие следует вводить только после оптимизации системы транспорта общего пользования и улучшения качества обслуживания им населения.



Рисунок 1-25. Зона платной парковки в г. Москве



Рисунок 1-26. Схема размещения зоны платных парковок

Проектное предложение № 7
Устройство линейного парка «Река Бурхановка»

При разработке мероприятий по развитию инфраструктуры для пешеходного и велосипедного движения в рамках проекта ПКРТИ был выявлен потенциал использования территории вдоль русла реки Бурхановка для устройства пешеходной зоны и размещения велодорожек.

Река Бурхановка пересекает город по диагонали: она начинается в Асташинских озёрах и впадает в реку Зею в районе между улицами Горького и Октябрьской. Часть реки, порядка 1,5 км проходит в подземном коллекторе. Общая длина русла реки составляет порядка 7,5 км. Вследствие строительства жилых микрорайонов и водоотводного канала в р. Чигири река лишилась значительной части водопритока. В настоящее время река наполняется водой лишь после обильных дождей и периода снеготаяния, в остальное время – мелеет или пересыхает.

Территория и само русло реки загрязнены промышленным и бытовым мусором, который время-от-времени убирают горожане на субботниках. Экологические исследования показали, что вода в реке загрязнена посторонними вредными веществами. Загрязнение возникает от сточных вод предприятий, расположенных рядом, бытовых отходов из индивидуальных жилых домов, ливневых стоков. С градостроительной точки зрения, территория вокруг русла реки не развита и не благоустроена, ее окружают гаражи, индивидуальные жилые дома, многоквартирные дома, на отдельных участках к ней примыкает улично-дорожная сеть, ул. Горького и ул. Северная, а в некоторых местах реку пересекают теплотрассы и иные инженерные коммуникации. Через реку имеется несколько автомобильных и пешеходных мостов (водопропускных труб). В разное время предлагались идеи благоустройства русла реки с устройством зоны отдыха.



Рисунок 1-27. Современное состояние русла р. Бурхановка

Анализ передового мирового опыта в области градостроительства показал, что территория вокруг русла реки Бурхановка отлично подходит для размещения т.н. линейного парка. Линейный парк – парк в городской обстановке, основной особенностью которого является большая по длине

вытянутая форма. Часто такие парки представляют собой железнодорожные тропы (на месте бывших ж.д. линий), полосы земли вдоль каналов, ручьев, лесополос, автомобильных дорог, береговых линий.



Рисунок 1-28. Принципиальная концепция линейного парка

В случае с р. Бурхановка предлагается благоустроить территорию и превратить в линейный парк русло реки на участке от ул. Богдана Хмельницкого до ул. Лазо. В состав линейного парка рекомендуется включить сквозной пешеходный маршрут, велосипедную дорожку, берегоукрепление, тематические зоны отдыха и активностей. На пересечениях с УДС предусмотреть пешеходные переходы или приподнять мосты с устройством пешеходных проходов или проездов для велосипедистов под мостами. Протяженность территории парка может составить около 1700 м, ширина – около 40 м. В целях увеличения ширины парка при дальнейшей проработке рекомендуется произвести демонтаж гаражей, перенос инженерных коммуникаций, расположенных непосредственно близи русла реки.

С точки зрения проекта ПКРТИ в программу внесены мероприятия в части устройства пешеходной зоны и велодорожек в составе линейного парка «река Бурхановка». Данное мероприятие не является мероприятием первоочередной важности, поэтому срок его реализации в проекте ПКРТИ обозначен как 2025-2034 гг. Реализация данного мероприятия стимулирует развитие данной территории, улучшит экологическую ситуацию в городе, станет новым объектом притяжения и досуга его жителей.

Ниже приведено несколько мировых примеров устройства линейных парков вдоль рек, наиболее похожих по условиям и облику р. Бурхановка в г. Благовещенске.



Рисунок 1-29. Линейный парк вдоль р. Торренс. Аделаида. Австралия



Рисунок 1-30. Линейный парк вдоль р. Рэвенсбон. Лондон. Великобритания



Рисунок 1-31. Линейный парк р. Гарилас. Лимасол. Кипр



Рисунок 1-32. Проект устройства линейного парка вдоль реки в Лос-Анджелесе. США

Проектное предложение № 8
Концепция развития велосипедного движения в городе Благовещенске

Велосипедная инфраструктура города включает в себя все элементы, обеспечивающие функционирование велотранспорта. В нее входит система велодорожек или велополос, велопарковок, указатели, светофоры, дорожные знаки для велосипедистов, места отдыха, пункты проката и система поддержки и развития велосипедного движения.

На сегодняшний день велосипедная инфраструктура развита недостаточно. Имеется лишь две несвязных между собой велосипедных дорожки (на Новотроицком ш. и на ул. Краснофлотская), а также имеется пункт городского велопроката. В настоящее время в г. Благовещенске нет какой-либо программы или концепции развития велосипедной инфраструктуры.

При разработке проекта ПКРТИ г. Благовещенска был проведен социологический интернет опрос (см. приложение И), одной из задач которого было выявить, оценить спрос на велосипедную инфраструктуру, выявить основные проблемы в данной сфере. Согласно результатам опроса, велосипед есть только у 33 % опрошенных и 12,2 % планируют его приобрести. Из всех опрошенных только 3,7 % использует велосипед для регулярных поездок по городу (на учебу, на работу, в магазин и пр.), а 31,6 % – большинство опрошенных имеющих велосипед используют его в качестве инструмента активного отдыха, велопрогулок, ради развлечения. Около половины опрошенных так же отметили, что стали бы использовать велосипед для регулярных поездок по городу при появлении безопасной и развитой велосипедной инфраструктуры.

Опрос показал, что в настоящий момент спрос на велосипедные передвижения по г. Благовещенску довольно низок. Однако появление велосипедной инфраструктуры способно значительно увеличить спрос на такие поездки, и люди готовы пересаживаться на велосипед. В данном случае понятно, что именно предшествующие развитие велотранспортной инфраструктуры породит в дальнейшем спрос не нее.

Так же в ходе анализа статистики аварийности, в части ДТП в категории «наезд на велосипедиста», было выявлено, что такие ДТП происходят в период с апреля по октябрь. Этим самым выявлены временные рамки велосезона в г. Благовещенске.

Развитие велосипедной инфраструктуры в городах мира и России становится заметной тенденцией последних десятилетий. В последние десятилетия городские администрации всё более убеждаются в том, что возможность езды на велосипеде – это преимущество для городов, и принимают меры по стимулированию использования велосипедов в качестве ежедневного транспортного средства. Причиной этого является множество достоинств велосипедной инфраструктуры и велосипеда, как вида транспорта. Основные из них рассмотрены ниже.

Велосипед как здоровый образ жизни. Велосипед позволяет совмещать в себе две функции – транспортную и спортивную. Различные исследования показали, что те люди, кто регулярно добирается на работу на велосипеде, реже болеют, реже уходят на больничные, как следствие расчет производительность труда, снижаются расходы на здравоохранение. Регулярные занятия спортом укрепляют здоровье, увеличивают продолжительность жизни. В то время как велосипед выполняет свою транспортную функцию, велосипедист занимается спортом. Это происходит одновременно, так что даже самым неспортивным людям не потребуется тратить дополнительное время на занятия спортом, они будут происходить прямо по пути с работы и на работу.

Велосипедная инфраструктура как инструмент для снижения загруженности дорог. Существуют основания полагать, что даже отказ небольшого количества участников движения от автомобилей в пользу велосипедов мог бы оказать большое влияние на загруженность дорог. В условиях перегруженности дорог и при наличии велосипедной инфраструктуры, когда велосипедисты и автомобилисты передвигаются примерно на одинаковой скорости (15-25 км/ч), велосипедные дорожки могут вместить в 7-12 раз больше людей на метр участка в час, чем автомобильные трассы.

Велосипед – быстрый вид транспорта, подходящий для поездок всех типов и людей всех возрастных категорий. Исследования показали, что более 80 % поездок на велосипеде по городам совершается на расстояния, не превышающие 5 км. В условиях перегруженности дорог средняя

скорость автомобилей снижается настолько, что велосипедисты, пользуясь своей инфраструктурой, достигают пункта назначение за то же самое время, что и автомобилисты, а зачастую даже быстрее.

Велосипед – экологически чистый вид транспорта. Велосипеды и современные электровелосипеды не наносят никакого вреда экологии, не выделяют вредных веществ, не стирают дорожное покрытие. Развитие велосипедной инфраструктуры улучшает качество городской среды, делает города более привлекательными для жизни.

Велодвижение экономит городские деньги. Экономический эффект наблюдается в виде снижения перегруженности дорог, снижения выбросов вредных веществ, расходов на содержание дорог, транспорта, парковок, увеличения уровня безопасности дорожного движения.

В городах, добившихся максимального успеха в области велодвижения, доля велосипеда в транспортных поездках превышает 30 %. Раскрыть такой высокий потенциал велодвижения можно, если езда на велосипеде будет физически возможна, безопасна и привлекательна. Только в этом случае велосипед в городах сможет составить конкуренцию автомобилю.

Существует два подхода к проектированию велосипедной инфраструктуры. Первый подход основан на создании обособленной сети, предназначенной исключительно для движения велосипедистов. Велосипедные дорожки отделяются от проезжей части, тротуаров и пересекаются с ними лишь на перекрестках. Второй подход предполагает совмещение велосипедного движения с автомобильным при помощи велосипедных полос. Безопасность движения достигается мерами успокоения трафика, снижения скорости движения автомобилей. На практике ни один из этих подходов не способен решить все проблемы, и необходимо применять промежуточные решения. С одной стороны, очевидно, что невозможно сделать обособленные велодорожки на всех улицах и веломаршрутах, поскольку ширина улиц ограничена сложившейся застройкой. С другой стороны, не везде можно применять и второй подход – нельзя смешивать велосипедный и автомобильный трафик на загруженных улицах с интенсивным движением.

Для Благовещенска в большинстве случаев ширина улицы позволяет разметить велодорожки вне проезжей части и тротуаров. Данный подход обеспечивает большую безопасность движения. Принципиальная модель размещения велодорожек на улично-дорожной сети г. Благовещенска может выглядеть так, как показано на рисунке 1-73.

=



Рисунок 1-33. Принципиальная модель размещения велодорожек в г. Благовещенске

Основными требованиями к велосипедной инфраструктуре являются:

- Безопасность. Велосипедисты, как и пешеходы подвержены большому риску. Велосипедная инфраструктура должна быть спроектировать правильно, так чтобы обеспечить максимальную безопасность всем участникам дорожного движения;
- Прямолинейность и непрерывность. Велосипедист должен иметь возможность доехать до точки назначения по наиболее прямому и короткому пути. Необходимо минимизировать отклонения и возможные задержки. Это делает велосипед весьма конкурентоспособным видом транспорта на небольших дистанциях, так как время поездки в большинстве случаев будет меньше, чем при использовании автомобиля;
- Связность. Это параметр, показывающий само наличие возможности проехать на велосипеде из любой исходной точки в любой пункт назначения без разрывов в сети. По сути, это означает, что велосипедистам необходима велотранспортная сеть, охватывающая целый район или весь город;
- Привлекательность. Привлекательность означает, что велосипедная инфраструктура хорошо интегрирована в соответствующую обстановку. Это вопрос ощущений и восприятия, которые могут как побуждать людей ездить на велосипедах, так и наоборот, отбивать такое желание. привлекательность велоинфраструктуры зависит также от реальной и субъективно воспринимаемой «личной безопасности». Особенно важно это становится в тёмное время суток – вечером и ночью;
- Удобство. Удобные велодорожки – те, которые позволяют ехать, не напрягаясь, и получать удовольствие от езды. Движение должно требовать минимальных физических и умственных усилий. Следует избегать решений, требующих нерегулярных усилий – необходимость постоянно останавливаться и начинать движение утомляет и напрягает. Неправильный выбор покрытия или плохое состояние дорог приводят к неприятной тряске, толчкам и необходимости объездов ям, трещин и прочих неровностей.

Как показывает практика, учесть все принципы подходы и требования одновременно не всегда оказывается возможным. Проектирование велодорожек на каждой улицы должно осуществляться индивидуально и комплексно. Основными нормативными документами по проектированию велосипедных дорожек являются:

- СП 42.13330.2016 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*;
- ГОСТ 33150-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек. Общие требования.

На уровне данной ПКРТИ стоит задача определить основные направления развития велосипедной инфраструктуры, связывающие основные точки притяжения (жилые кварталы, микрорайоны, образовательные учреждения, торговые центры, супермаркеты, спортивные сооружения, районы концентрации мест приложения труда, рекреационные объекты, станции и транспортно-пересадочные узлы) а также определить основные этапы развития велосипедной инфраструктуры.

Развитие велосипедной инфраструктуры целесообразно поставить в рад первоочередных мероприятий проекта ПКРТИ. Основные мероприятия по развитию сети велодорожек предлагается осуществить в период до 2024 г, остальные мероприятия в период с 2025 по 2034 гг. Мероприятия по устройству велодорожек взаимоувязаны с мероприятиями ПКРТИ по реконструкции и строительству улично-дорожной сети, проектными предложениями по строительству транспортно-пересадочного узла, предложением по строительству трамвайной сети.

Начать развитие велосипедной инфраструктуры предлагается с продления существующей велосипедной дорожки по ул. Краснофлотская вдоль набережной р. Амур до ул. Чайковского, строительства сети велосипедных дорожек в западном и северном планировочных районах, соединении их между собой через существующую дорожку по Новотроицкому шоссе и соединении Западного планировочного района с центром и набережной по ул. Мухина. Общая протяженность велодорожек, предлагаемых к устройству в 2021 г. – 23,75 км.

В 2022 г. предлагается устройство велосипедной дорожки по ул. Чайковского от ул. Краснофлотская до пос. Астрахановка, а также устройство ее связи с существующей сетью и ТРЦ «Острова» по ул. Конная и Пролетарская, продление велодорожки по ул. Краснофлотская до Первомайского парка. Общая протяженность велодорожек, предлагаемых к устройству в 2022 г. – 13,9 км.

В 2023 г. предлагается устройство велосипедной дорожки по ул. Нагорная (объездная), соединения ее с набережной р. Амур, устройство велосипедной дорожки по всей длине ул. Амурская. Общая протяженность велодорожек, предлагаемых к устройству в 2023 г. – 13,5 км.

В 2024 г предлагается строительство велосипедных дорожек в районе перспективной жилой застройки Зейской набережной, строительство велодорожек по ул. Студенческая, Загородная, Богдана Хмельницкого, Кузнечная, строительство велодорожек на продлении ул. Василенко, Кантемирова и реконструируемой улице Промышленная в западном планировочном районе, ул. 50 лет Октября в северном планировочном районе, по ул. Красноармейская от ул. Загородная до ул. Шимановского в центральной части города. Общая протяженность велодорожек, предлагаемых к устройству в 2024 г. – 26,2 км.

В 2025-2034 гг. предлагается устроить велодорожки по ул. Ленина в направлении с. Верхнеблаговещенское, по ул. Театральная до пос. Моховая Падь, по ул. Текстильная для дополнительной связности сети, перспективному продлению ул. Шафира а так же по территории предлагаемого линейного парка «Река Бурхановка». Общая протяженность велодорожек, предлагаемых к устройству в 2025-2034 г. – 18,1 км.

Схема планируемой сети велосипедных дорожек в г. Благовещенске представлена на рис. 1-34.

В целях обеспечения реализации мероприятий по строительству велосипедной инфраструктуры задачу по проектированию велодорожек необходимо включать во всю вновь разрабатываемую документацию (проекты планировки территорий, проектно-сметная документация, исполнительная документация) по проектируемым, реконструируемым объектам УДС.

Благовещенск имеет шансы стать одним из городов с наиболее развитой велосипедной инфраструктурой и велосипедной культурой. Один из достоинств территории города является ее равнинный рельеф, отсутствие природных препятствий для езды на велосипеде. Хорошим примером развития велосипедной культуры могут стать и ближайшие зарубежные азиатские города, где велосипедная культура развита на очень высоком уровне. Хороший пример для г. Благовещенска – соседний г. Хэйхэ в КНР, где достаточно хорошо развиты велодорожки и велопарковки. Климатические условия, в том числе длительная зима, не являются помехой для велодвижения. Так в раде городов Канады и Скандинавских стран жители города активно пользуются велосипедами и в зимний период.

Проектное предложение № 9
Перспективная схема движения грузового транспорта по городу Благовещенску

В целях оптимизации распределения транспортных средств по улично-дорожной сети Благовещенска, исключения движения грузового транспорта по территориям с жилой застройкой, снижению негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения в рамках ПКРТИ предложена перспективная схема движения грузового транспорта по территории г. Благовещенска. Ввод схемы намечен после введения в строй нового моста через р. Зея.

Схема обеспечивает максимально возможный отвод маршрутов движения грузового транспорта из зон жилой застройки, при этом обеспечивается подъезд грузового транспорта к основным промышленным предприятиям, фабрикам, промышленным и складским зонам. Схема представлена на рис. 1-35.



Рисунок 1-34. Схема предлагаемых велосипедных маршрутов

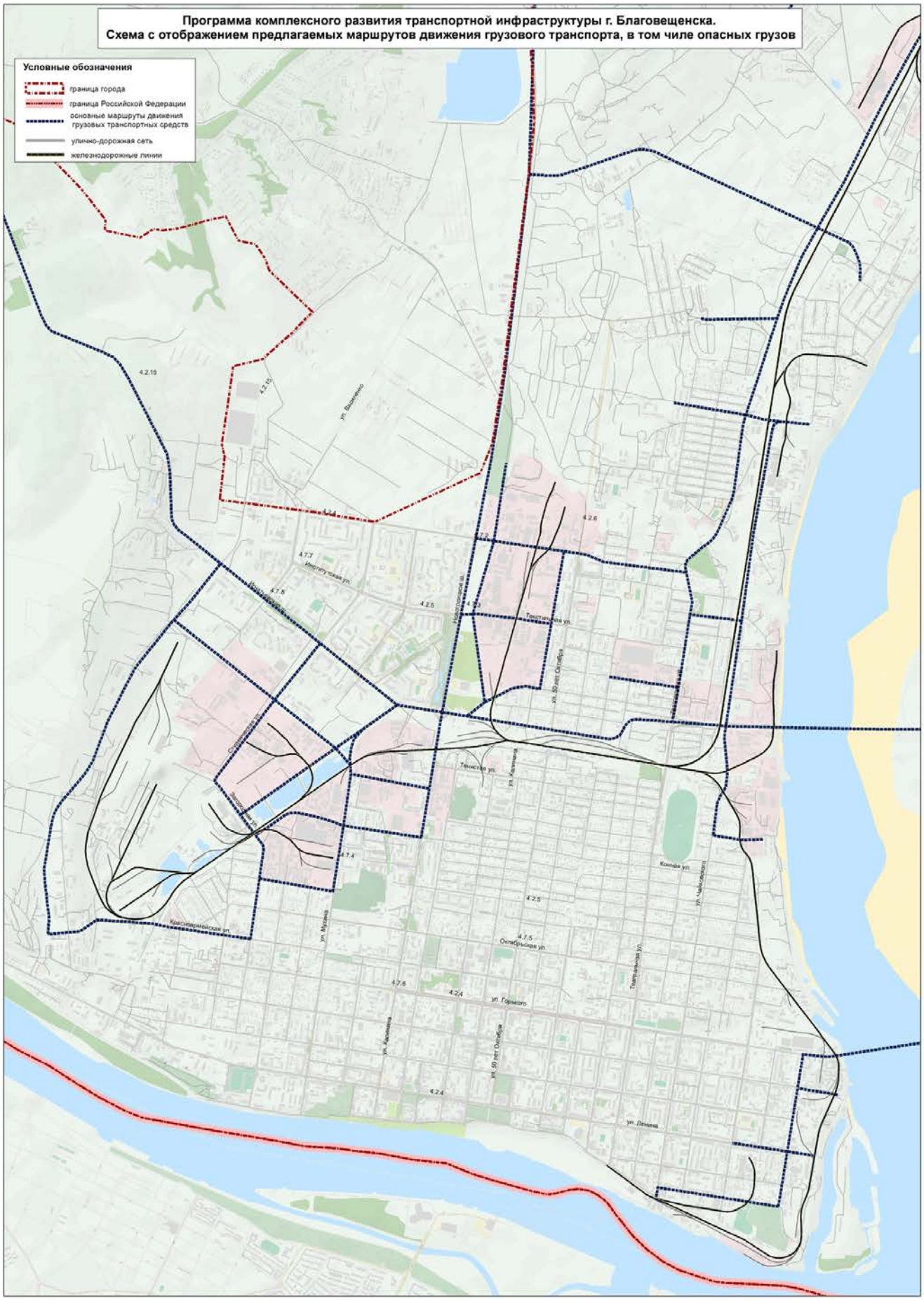


Рисунок 1-35. Перспективная схема маршрутов грузового транспорта по г. Благовещенску

Проектное предложение № 10
Строительство двухуровневой транспортной развязки «Калининская развязка»

В настоящее время узел пересечения Новотроицкого ш., ул. Калинина, Игнатьевского ш. и ул. Магистральной выполнен в виде кольцевого нерегулируемого пресечения. В соответствии с Генеральным планом Новотроицкое шоссе – магистраль общегородского значения регулируемого движения. Ширина проезжей части на подходе к перекрестку с ул. Магистральной составляет около 20 м, четыре полосы движения по 2 в каждом направлении. Осуществляется движение городского пассажирского транспорта.

Магистральная ул. и Игнатьевское шоссе – магистраль общегородского значения регулируемого движения, ширина проезжей части составляет 16 м, четыре полосы движения по 2 в каждом направлении.

Ул. Калинина – магистраль городского значения регулируемого движения, ширина проезжей части составляет 16 м, четыре полосы движения по 2 в каждом направлении. Железнодорожный переезд регулируемый. Осуществляется движение городского пассажирского транспорта.

Узел является одним из наиболее загруженных в городе. Картограмма интенсивности движения транспорта в утренний час пик представлена на рис. 1-36. Картограмма выполнена на основании натурного обследования, выполненного в сентябре 2019 г.

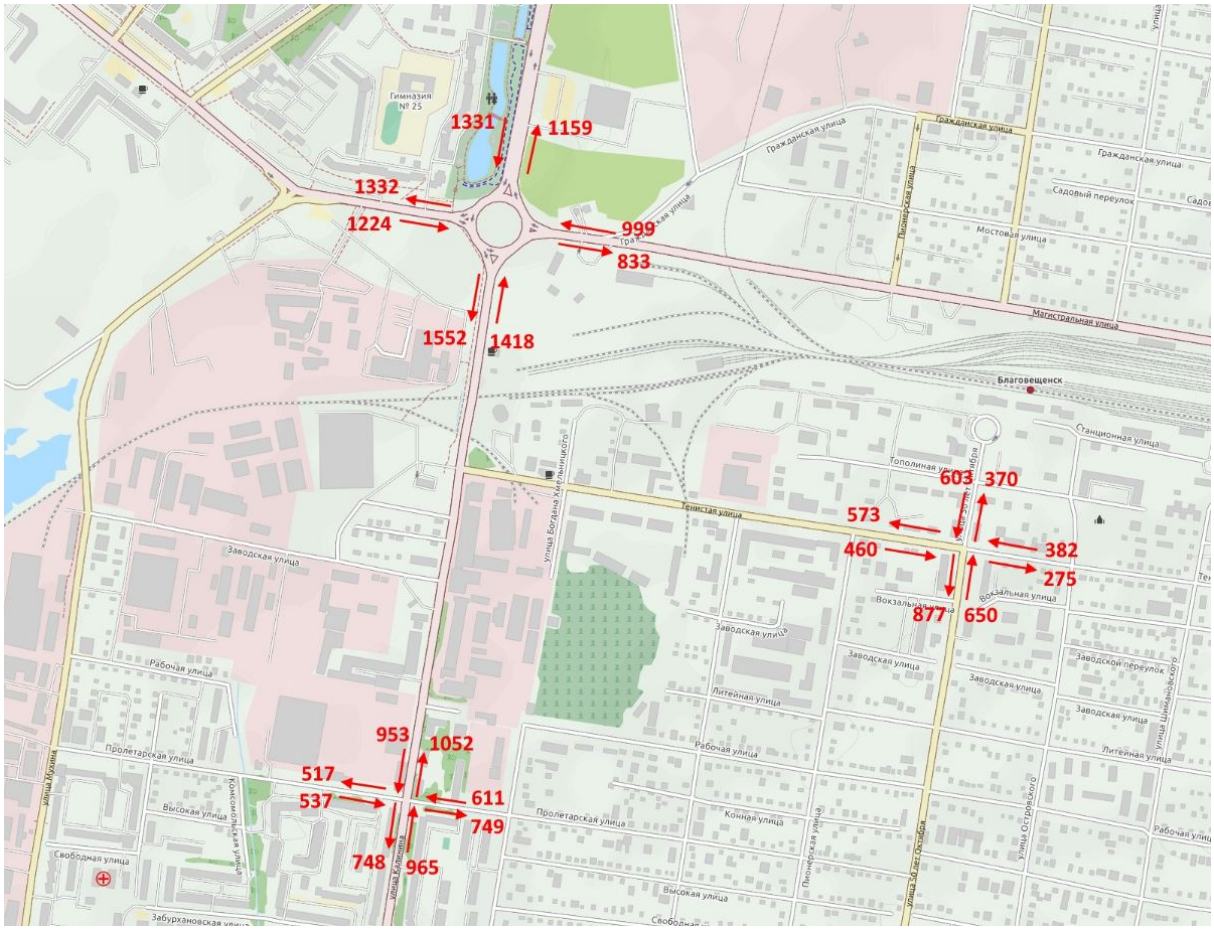


Рисунок 1-36. Картограмма загрузки УДС в районе пересечения

После железнодорожного переезда наблюдаются систематические заторы при повороте налево с Тенистой ул. на ул. Калинина. Уровень загрузки на прилегающей улично-дорожной сети представлен на рис. 1-37 по результатам разработки существующей транспортной модели.



Рисунок 1-37. Загрузка дорог движением в районе пересечения

Генеральным планом г. Благовещенска предлагается строительство путепровода в створе ул. Новотроицкое ш. – ул. Калинина над кольцевым пересечением и железной дорогой. Так же предусматривается строительство направленного съезда для обеспечения правого поворота с Тенистой ул. на ул. Калинина. Решения Генерального плана представлены на рис. 1-38.

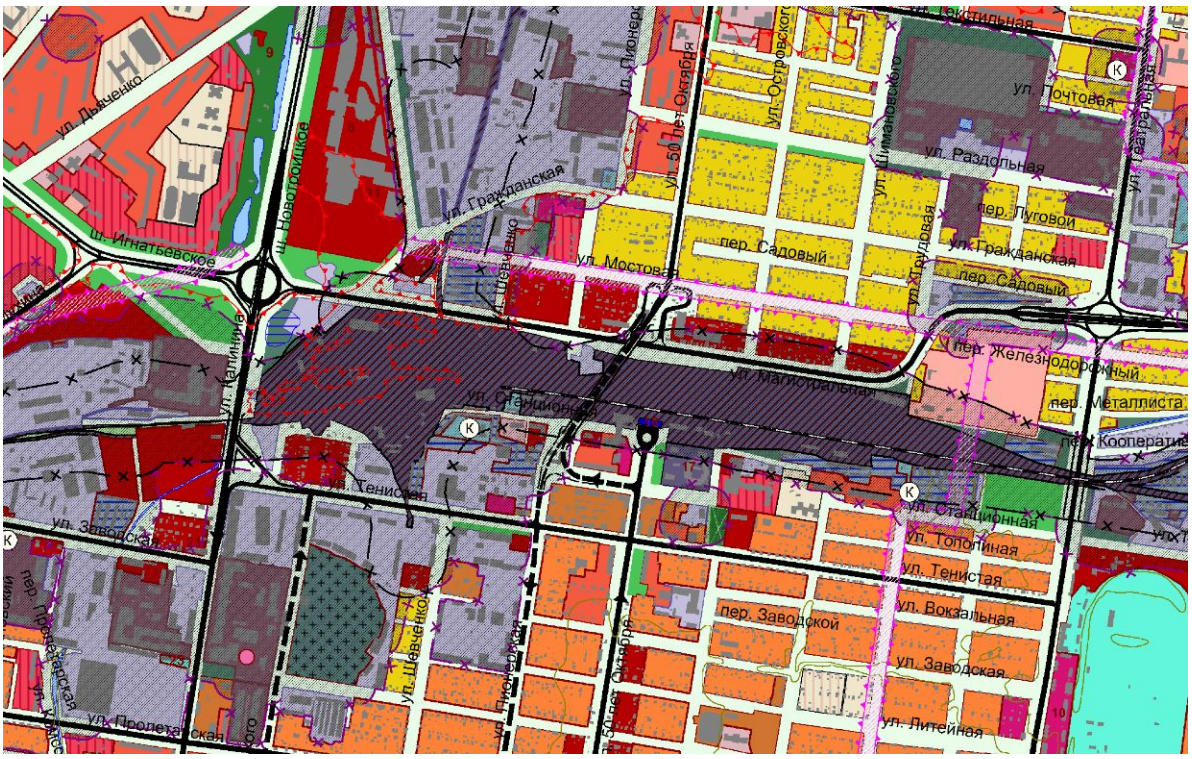


Рисунок 1-38. Схема путепровода, предлагаемого Генеральным планом

Предложенные решения не обеспечивают левый поворот с Тенистой ул. на ул. Калинина, спрос на который, согласно натурным замерам, достаточно высок. Так же проектное решение, заложенное в Генеральном плане, не обеспечивает подъезд к крупному торговому центру «Самбери» (ул. Тенистая, д. 160).

Программой предлагается корректировка проектных предложений. Путепровод в створе Новотроицкого ш. – ул. Калинина предлагается сохранить. Путепровод позволит обеспечить приоритетный пропуск транспорта по наиболее загруженному направлению. Направленный съезд с Тенистой ул. на ул. Калинина для обеспечения правого поворота так же предлагается сохранить.

Левый поворот с Тенистой ул. на ул. Калинина предлагается организовать в виде направленного съезда под путепроводом. В целях организации левого поворота с ул. Калинина на ул. Тенистую необходимо проведение реконструкции перекрёстка Заводской ул. и ул. Калинина со строительством дополнительной полосы накопления для разворота транспорта.

Параметры путепровода: ширина путепровода 17,6 м, 4 полосы движения по 2 в каждом направлении. Протяженность эстакадной части составит около 850 м. При строительстве путепровода необходимо учесть размещение велосипедной дорожки и пешеходных тротуаров.

Устройство путепровода позволить снизить уровень загрузки прилегающих участков УДС, предотвратить задержки транспорта, возникающие на железнодорожном переезде.

Принципиальные планировочные решения транспортной развязки представлены на рис. 1-39.

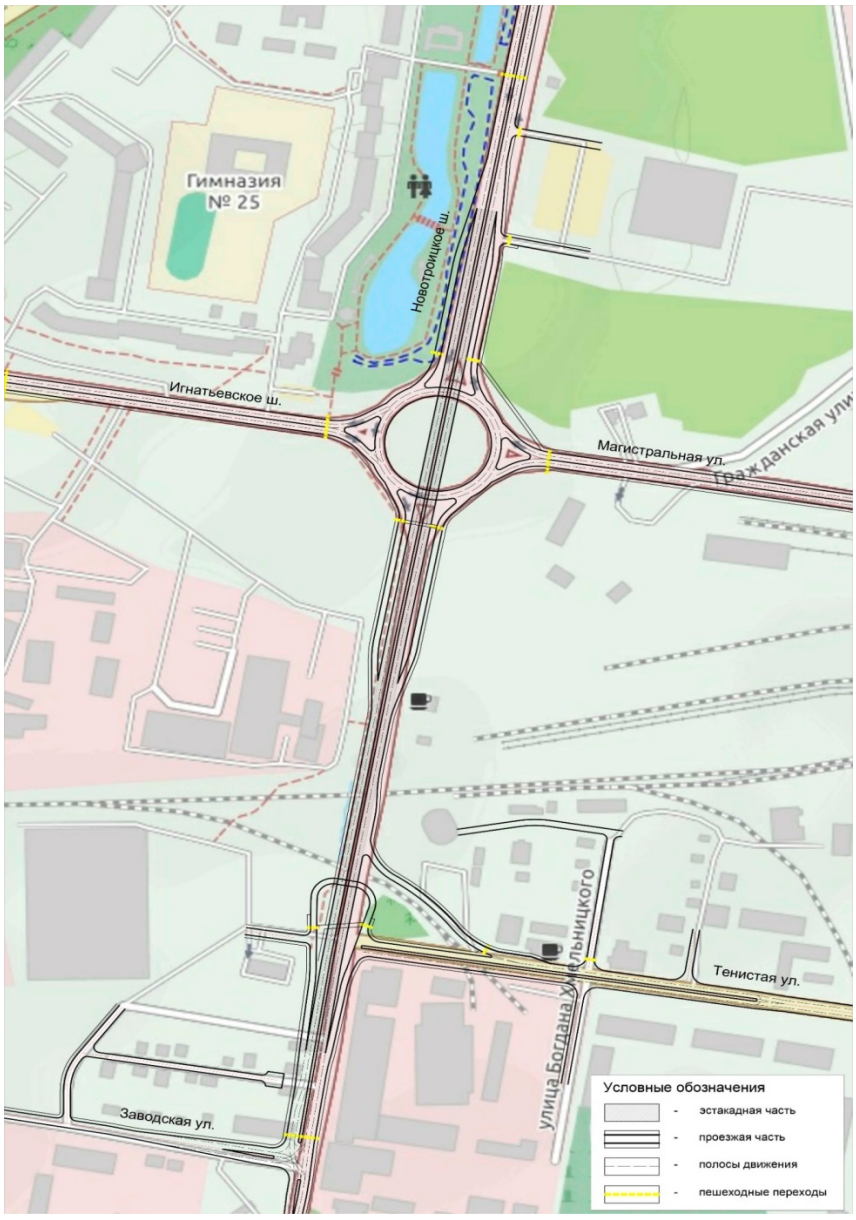


Рисунок 1-39. Планировочное решение по устройству путепровода

Проектное предложение № 11
Строительство ул. Железнодорожная, от ул. Ленина до ул. Мухина

Генеральным планом предлагается строительство продолжения ул. Пролетарской от ул. Мухина до ул. Загородной и строительство ул. Железнодорожной от ул. Ленина до ул. Красноармейской.

Решения Генерального плана г. Благовещенска представлены на рис. 1-40.

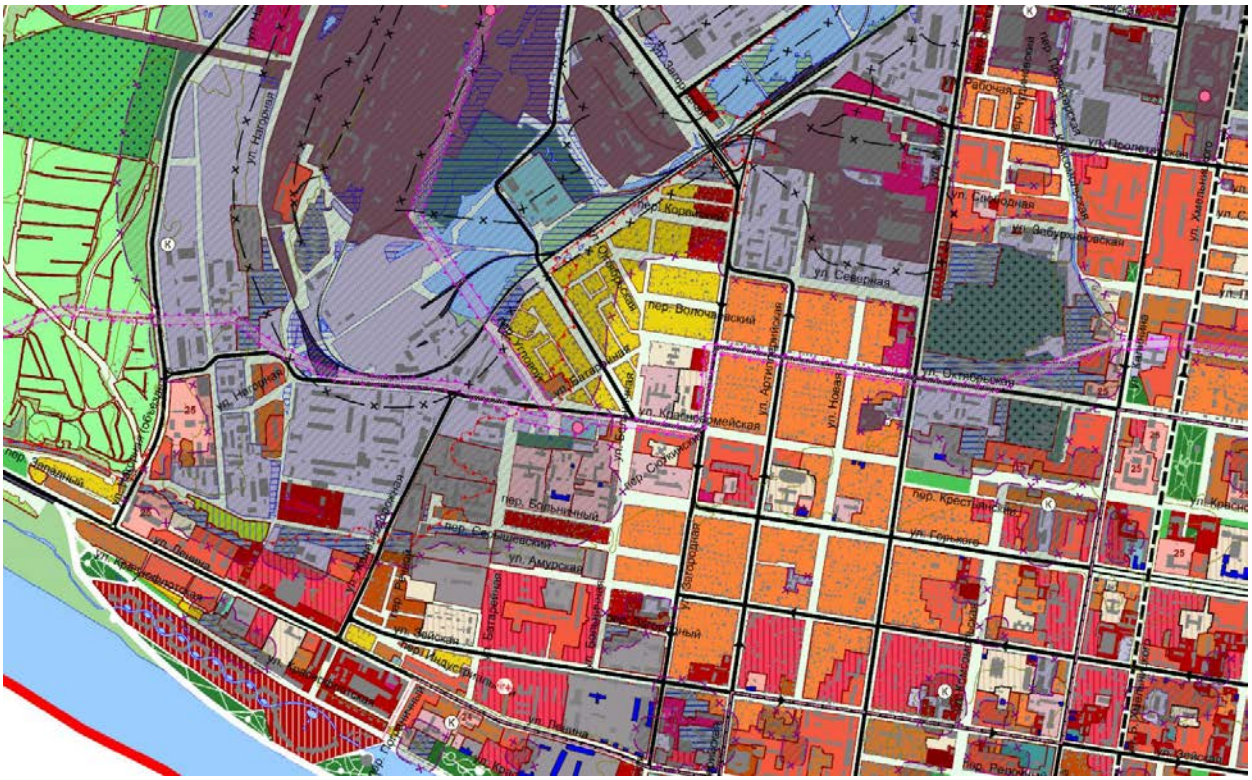


Рисунок 1-40. Решения, предлагаемые Генеральным планом

ПКРТИ предлагается соединение двух участков УДС, строительство улицы вдоль ж.д. путей от ул. Загородной до Красноармейской ул. в створе улиц Железнодорожной и Пролетарской. Строительство предполагается в параметрах магистрали районного значения, с шириной проезжей части 8 м, с двумя полосами движения по одной в каждом направлении. Протяженность участка от ул. Мухина до ул. Ленина составит около 3 км.

В составе данного мероприятия рассмотрено два варианта планировочных решений пересечения продолжения Пролетарской ул. и Загородной ул.

Вариант 1 предполагает прохождение продолжения Пролетарской ул. под путепроводом Загородной ул. одной полосой движения. Маневры подключения к Загородной ул. предполагаются по существующей УДС, при этом на отдельных участках улиц придётся ввести одностороннее движение. Данный вариант предполагает минимальные затраты на реконструкцию прилегающей УДС.

Вариант 2 предполагает строительство улицы в створе Пролетарской ул. под путепроводом Загородной ул. с полным профилем (две полосы по одной в каждом направлении). Часть маневров так же осуществляется по существующей УДС. Данный вариант предполагает реконструкцию путепровода в створе Загородной ул.

Принципиальная схема организации движения обоих вариантов представлена на рис. 1-41 – 1-42.

К достоинствам первого варианта относится простота реализации и меньшая стоимость строительства, чем у второго. Второй вариант более выгодный с точки зрения разгрузки дорог, удобства организации дорожного движения. Оба варианта реализуемы, но предпочтения стоит отдать второму варианту. При необходимости рекомендуется провести отдельное технико-экономическое сравнение обоих вариантов, с целью выбрать наиболее выгодный вариант.

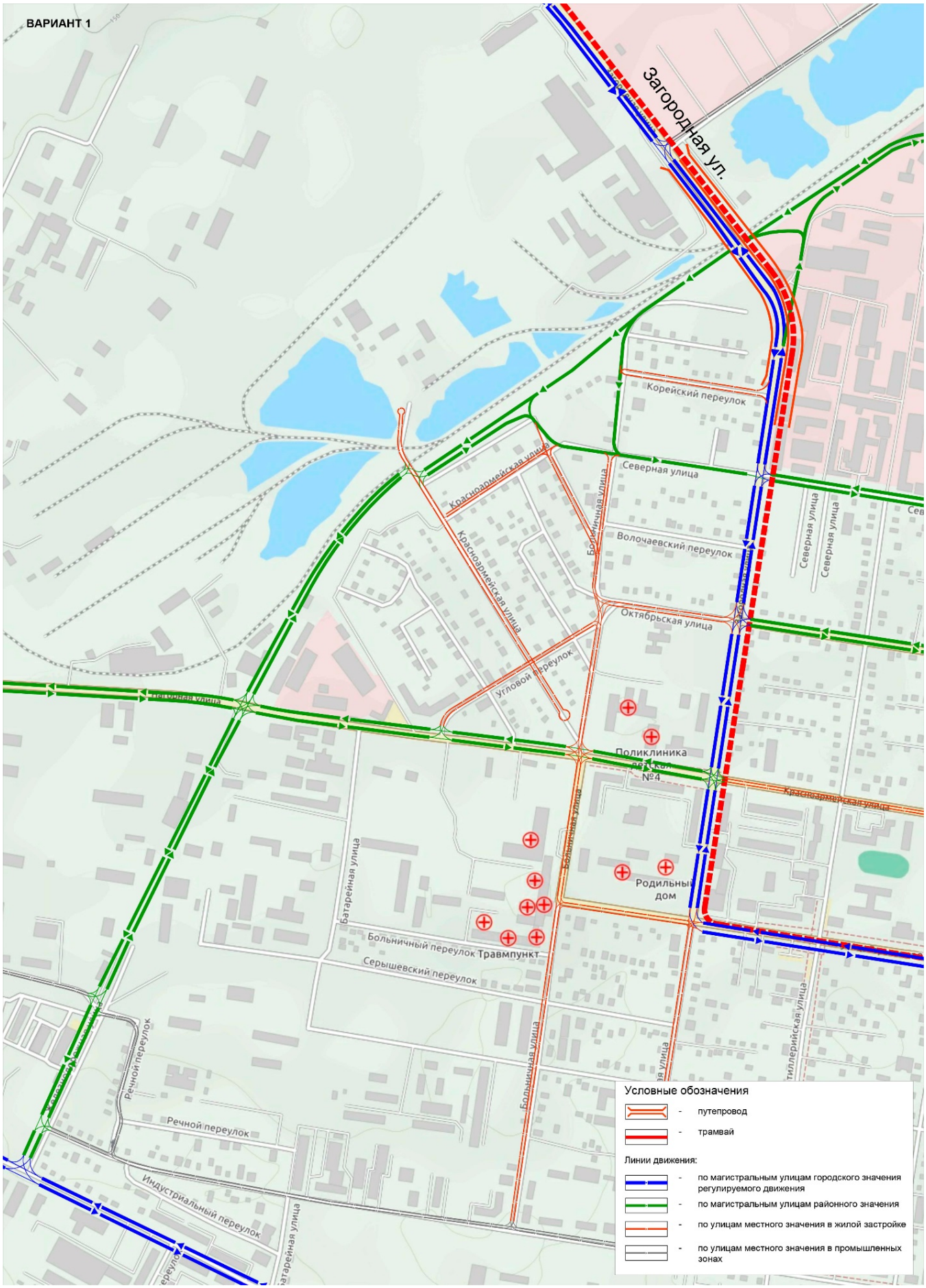


Рисунок 1-41. Пересечение с ул. Загородная. Вариант 1

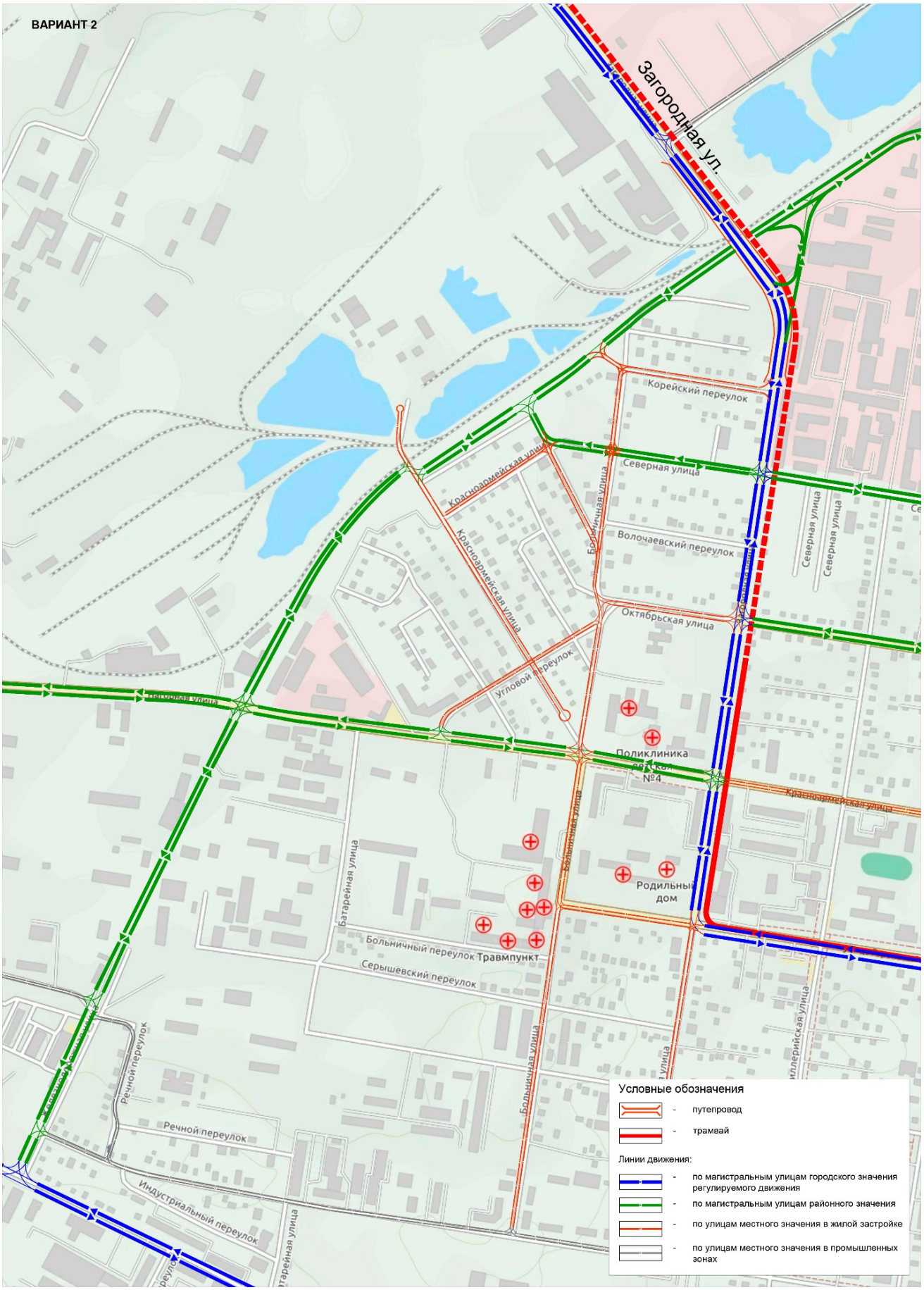


Рисунок 1-42. Пересечение с ул. Загородная. Вариант 2

Проектное предложение № 12
Реконструкция ул. Театральная от ул. Тополиная до ул. Литейная

В соответствии с Генеральным планом ул. Театральная – магистраль городского значения регулируемого движения, ширина проезжей части составляет 16 м, четыре полосы движения по 2 в каждом направлении.

Тенистая ул. – магистраль районного значения, ширина проезжей части 6 м, две полосы движения по одной в каждом направлении.

Интенсивность движения транспорта и уровень загрузки улично-дорожной сети представлены на рис. 1-43 и 1-44.

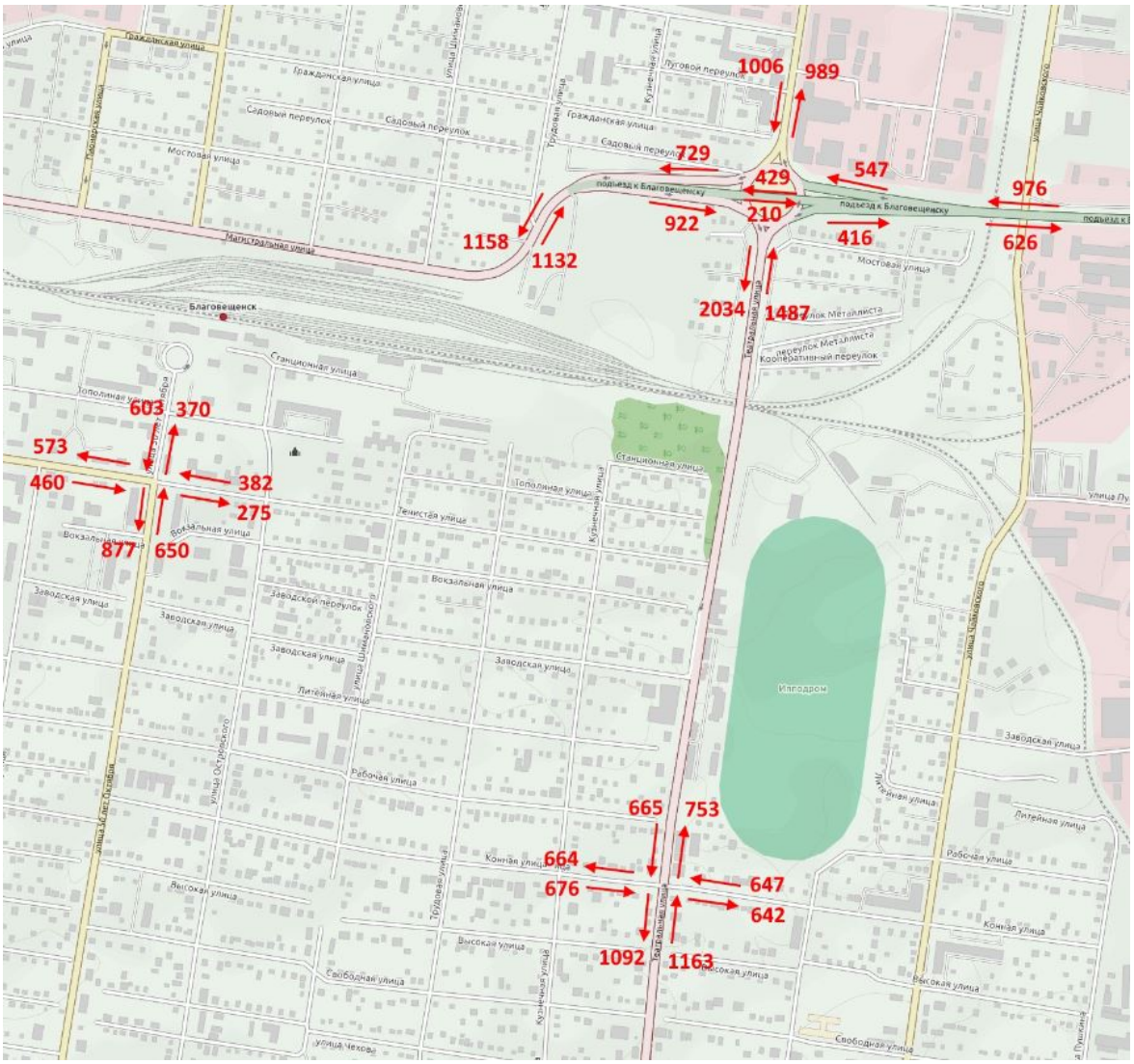


Рисунок 1-43. Интенсивность движения по ул. Театральная

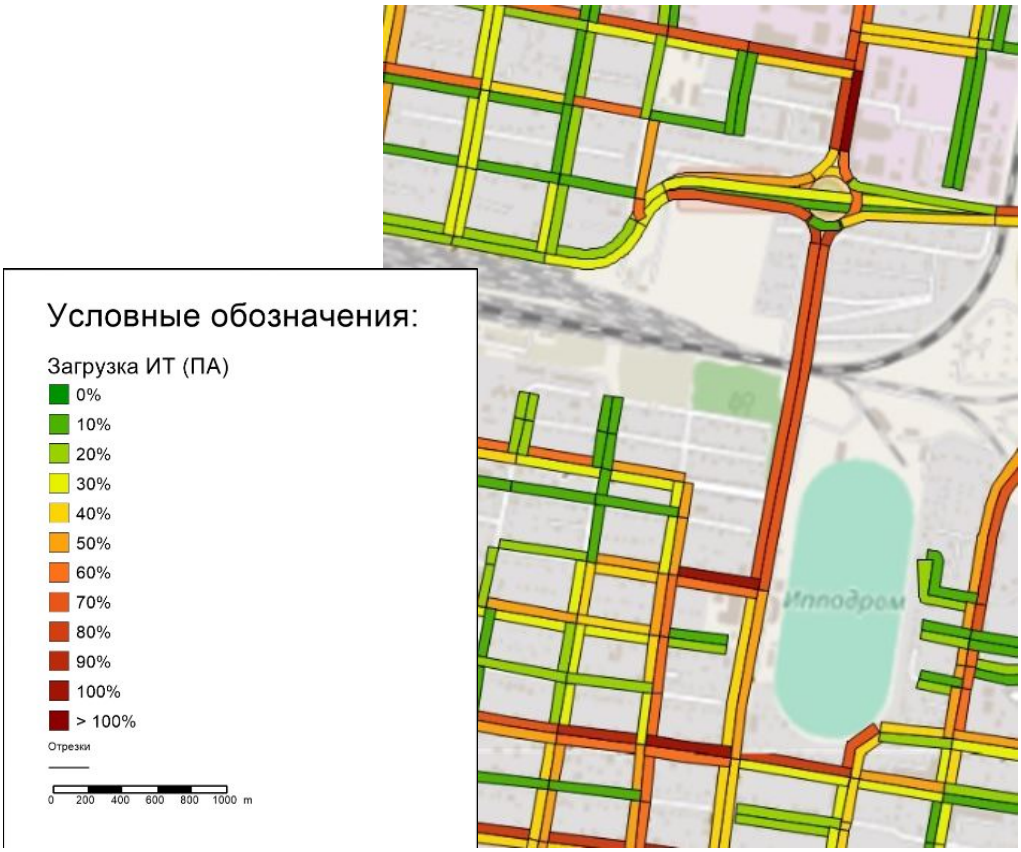


Рисунок 1-44. Загрузка дорог в районе ул. Театральная

Программой предлагается реконструкция Тенистой ул. в районе пересечения с ул. Театральная и ул. Театральная на участке от ул. Тополиная до ул. Литейная. После реконструкции ширина проезжей части Тенистой ул. составит 8 м, две полосы движения. Предлагается организация примыкания Тенистой ул. к Театральной ул. с организацией переходно-скоростной полосы. Так же предлагается организация отнесенного разворота с организацией полосы накопления.

Примыкание Тенистой к Театральной ул. улучшит связанность улично-дорожной сети, позволит перераспределить транспорт между основными магистралями (ул. Калина и Театральная ул.), перевести часть трафика с загруженной ул. Театральная на параллельные ей ул. Кузнечная, ул. Трудовая и пр. Улица Тенистая так же будет обеспечивать подъезд к планируемому ТПУ «Вокзальный».

На пересечении ул. Театральная и ул. Заводская предлагается реконструкция перекрестка, частичная канализация потоков (отдельная полоса для поворота направо при движении по ул. Театральная в сторону ул. Конная), перенос автобусной остановки, ликвидация подземного пешеходного перехода с организацией взамен него пешеходных переходов по всем направлениям, оборудованных островками безопасности.

Принципиальные планировочные решения представлены на рис. 1-45.



Рисунок 1-45. Планировочное решение по реконструкции участка ул. Театральная

Проектное предложение № 13
Ликвидация очагов аварийности на УДС города Благовещенска

В процессе анализа статистики ДТП на территории г. Благовещенска при разработке ПКРТИ были выявлены 7 основных очагов аварийности (см. раздел 1.10 ПКРТИ). На основании этого были предложены первоочередные мероприятия по реконструкции пересечений в местах концентрации ДТП:

1. Пересечение Новотроицкого ш. и ул. Кольцевой;
2. Пересечение Новотроицкого ш., ул. Текстильная и ул. Институтская;
3. Ул. Мухина, участок в районе д. 118;
4. Пересечение ул. Октябрьской и ул. 50 лет Октября;
5. Пересечение ул. Калинина и ул. Горького;
6. Пересечение ул. Студенческая и ул. Институтская;
7. Пересечение Игнатьевского ш. и ул. Василенко.

В таблице представлены основные реконструктивно-планировочные мероприятия, которые необходимо провести на данных пересечениях для снижения количества ДТП. Ниже на рисунках 1-46 – 1-52 представлены графические схемы предлагаемых мероприятий.

Таблица 3.13-1. Мероприятия по ликвидации очагов аварийности

№	Наименование объекта (мероприятия)	Состав работ	Сроки реализации
1	Реконструкция пересечения Новотроицкого ш. и ул. Кольцевой	- Реконструкция островка безопасности с учетом местоположения пешеходного перехода; - ограничение скоростного режима на подходе до 40 – 50 км/ч, устройство шумовых полос на Новотроицком шоссе на подходе к перекрестку - канализирование правого поворота; - установка светофора тип Т.1.л для обеспечения левого поворота при маневре с ул. Воронкова на Новотроицкое ш. (с запада на север) и с Новотроицкого ш. на Кольцевую ул. (с севера на восток)	2021 г.
2	Реконструкция пересечения Новотроицкого ш, ул. Текстильная и ул. Институтская	- Реконструкция островка безопасности с учетом местоположения пешеходного перехода; - ограничение скоростного режима на подходе до 40 – 50 км/ч; - Т.1.л для обеспечения левого поворота при маневре с Новотроицкого ш. на Текстильную ул.; - запрет левого поворота с Институтской ул. На ул. Дьяченко и со Старого Новотроицкого ш. на Текстильную ул.; - изменение планировочных решений парковки вдоль Текстильной ул. у сельскохозяйственного рынка с организацией бокового проезда, запрет парковки вдоль основной проезжей части	2021 г.
3	Реконструкция участка в районе д. 118 по ул. Мухина	- Реконструкция участка с организацией тротуара, организация бокового проезда, запрет парковки вдоль основной проезжей части (см. рис.1-86); - организация заездных карманов для ОТ, - островков безопасности; - запрет левых поворотов на участке	2021 г.
4	Реконструкция пересечения ул. Октябрьской и ул. 50 лет Октября	- Строительство островков безопасности; - Организация дополнительной полосы для поворота налево с ул. 50 лет Октября на Октябрьскую (при движении с севера)	2021 г.

5	Реконструкция пересечения ул. Калинина и ул. Горького	- Строительство островков безопасности; - изменение планировочных решений ул. Горького после перекреста, с целью доведения до нормативных параметров; - изменение типа постановки ТС на стоянку с разрешением парковки параллельно проезжей части в специальных «карманах»	2021 г.
6	Реконструкция пересечения ул. Студенческая и ул. Институтская	- Строительство островков безопасности	2021 г.
7	Реконструкция пересечения Игнатьевского ш. и ул. Василенко	- Строительство островков безопасности; - организация полосы накопления для поворота налево на Игнатьевском шоссе; - изменение планировочных решений ул. Василенко после перекреста, с целью доведения до нормативных параметров	2021 г.

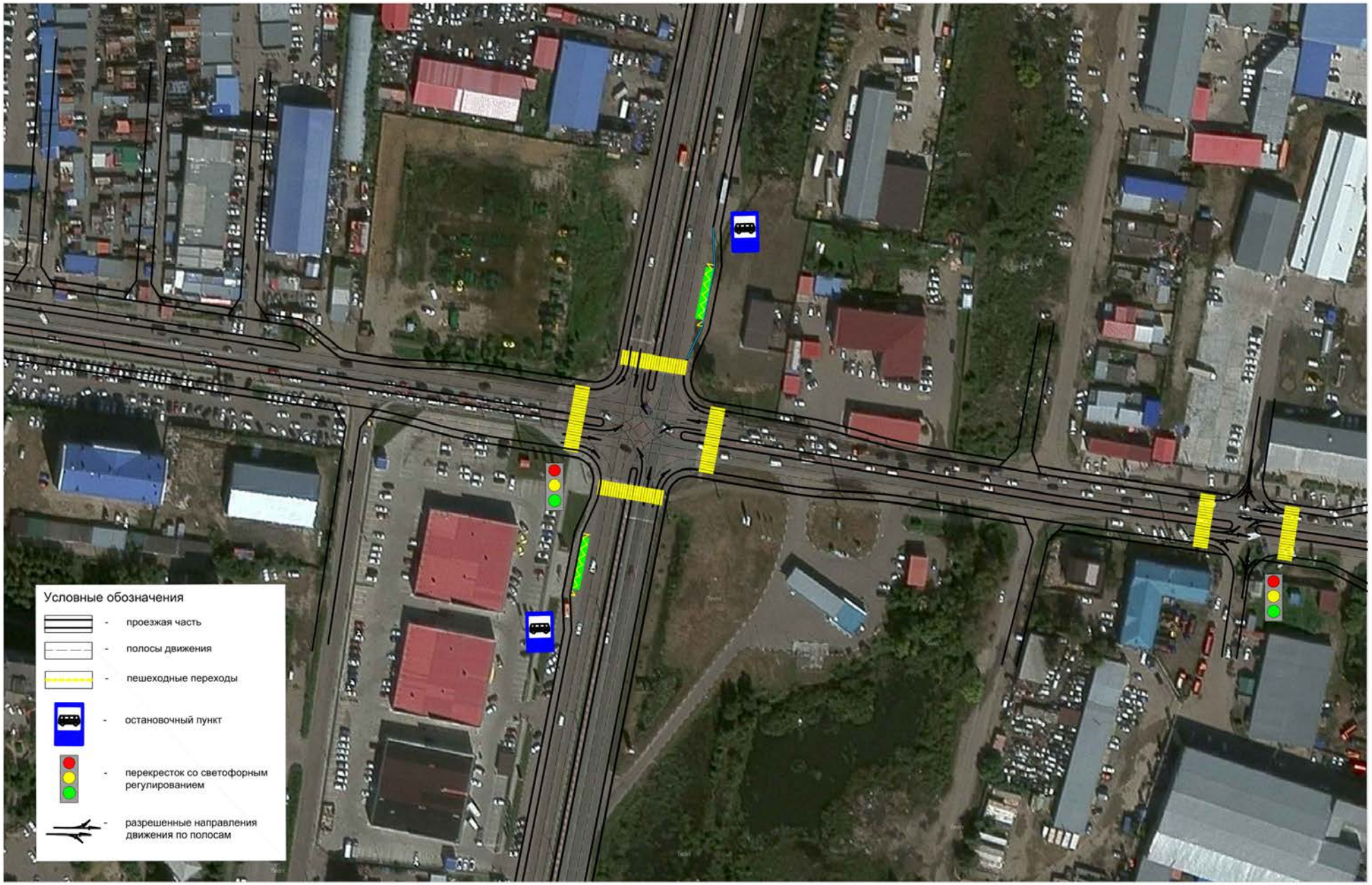


Рисунок 1-46. Реконструкция пересечения Новотроицкого шоссе и ул. Кольцевая

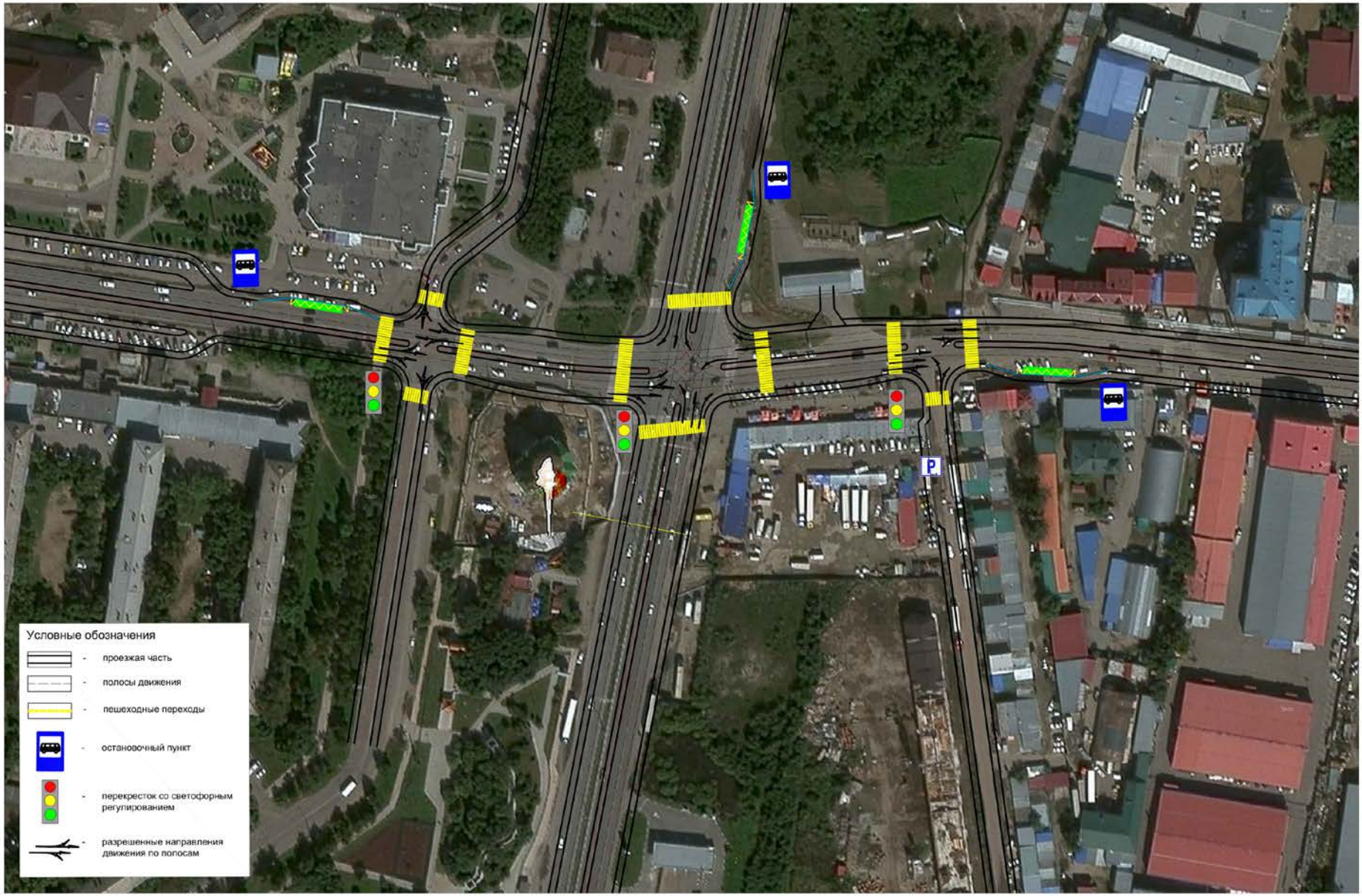


Рисунок 1-47. Реконструкция пересечения Новотроицкого шоссе, ул. Текстильная и ул. Институтская

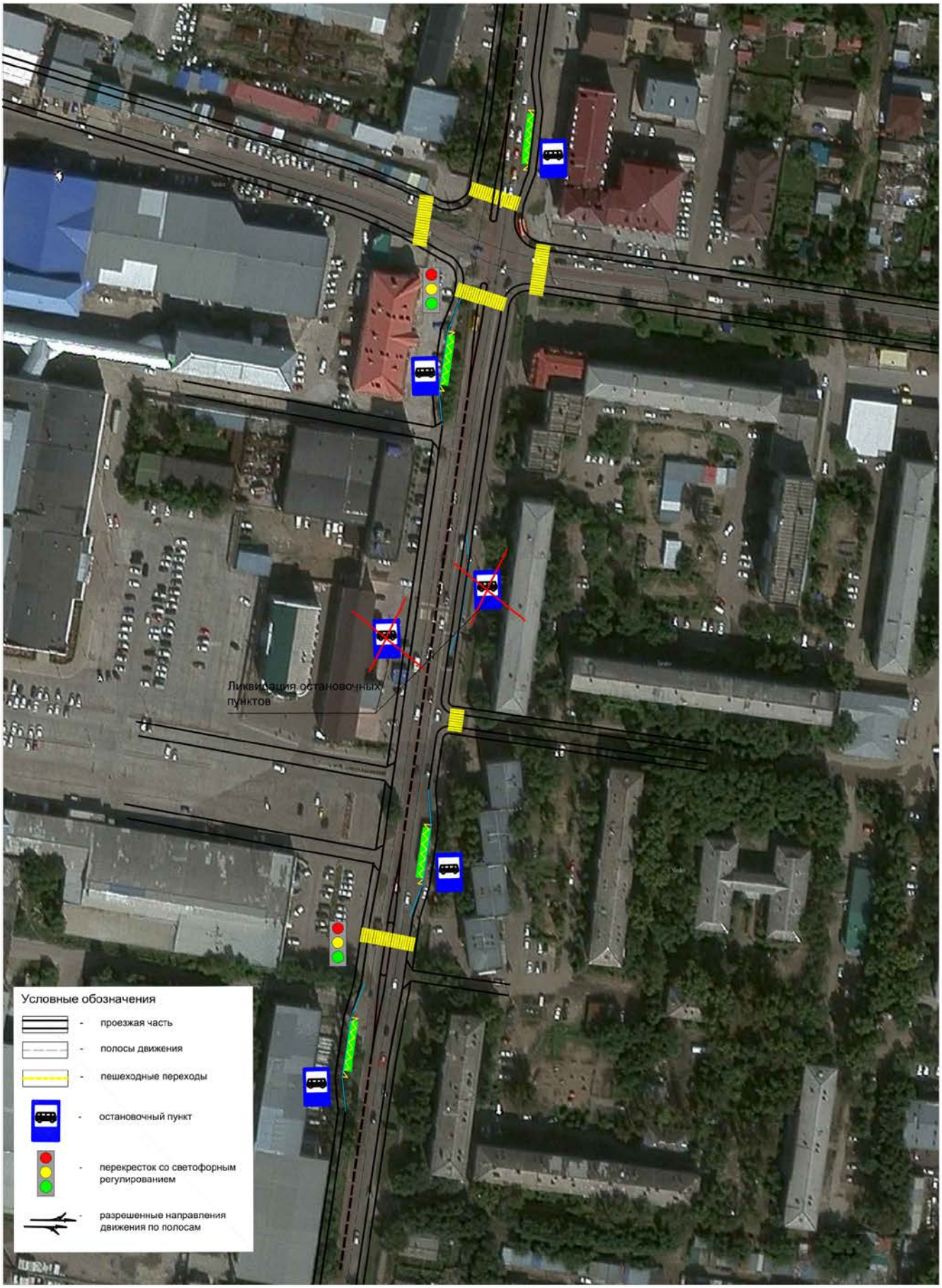


Рисунок 1-48. Реконструкция участка в районе д. 118 по ул. Мухина



Рисунок 1-49. Реконструкция пересечения ул. Октябрьская и ул. 50 лет Октября



Рисунок 1-50. Реконструкция пересечения ул. Калинина и ул. Горького

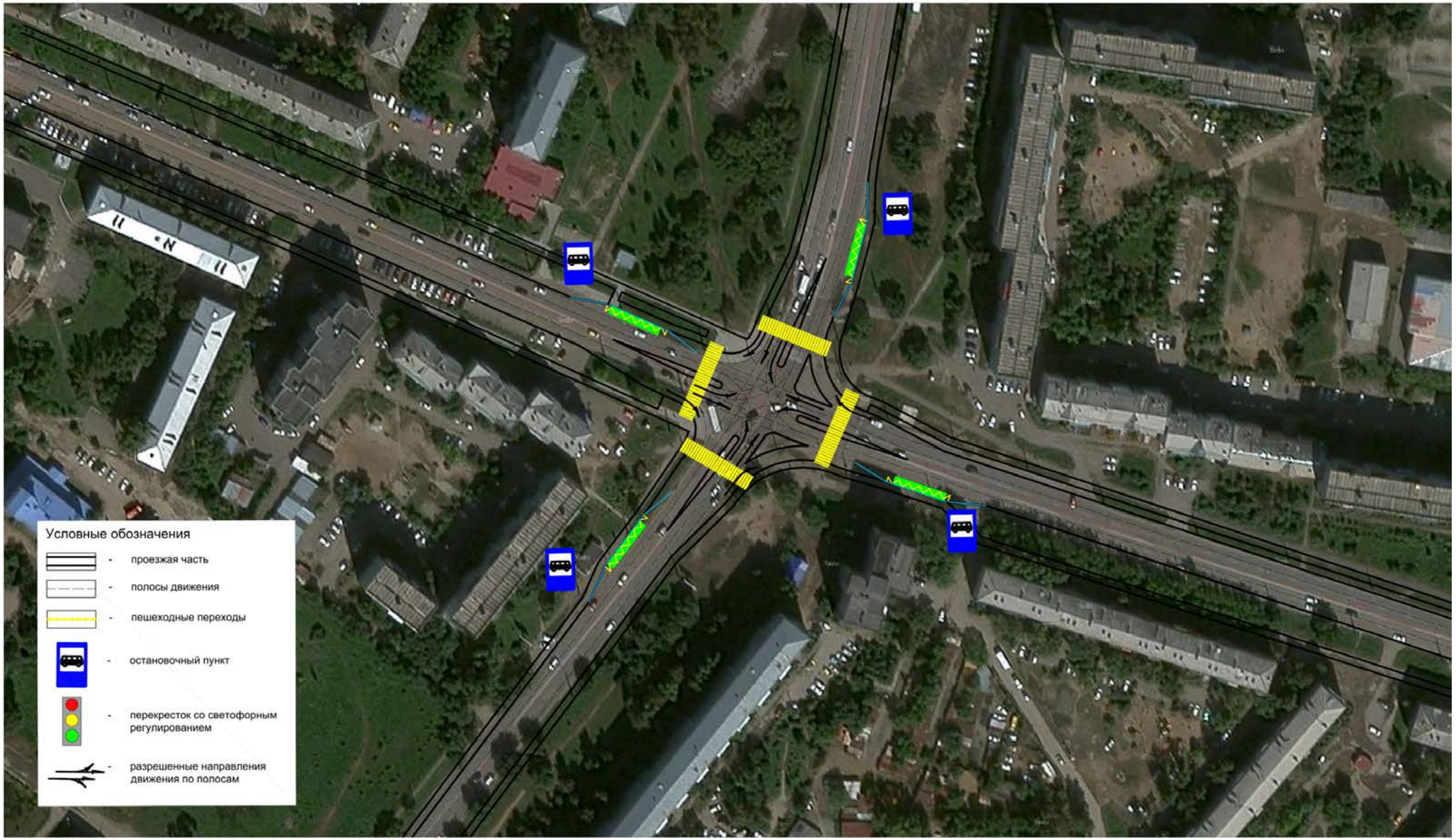


Рисунок 1-51. Реконструкция пересечения ул. Студенческая и ул. Институтская

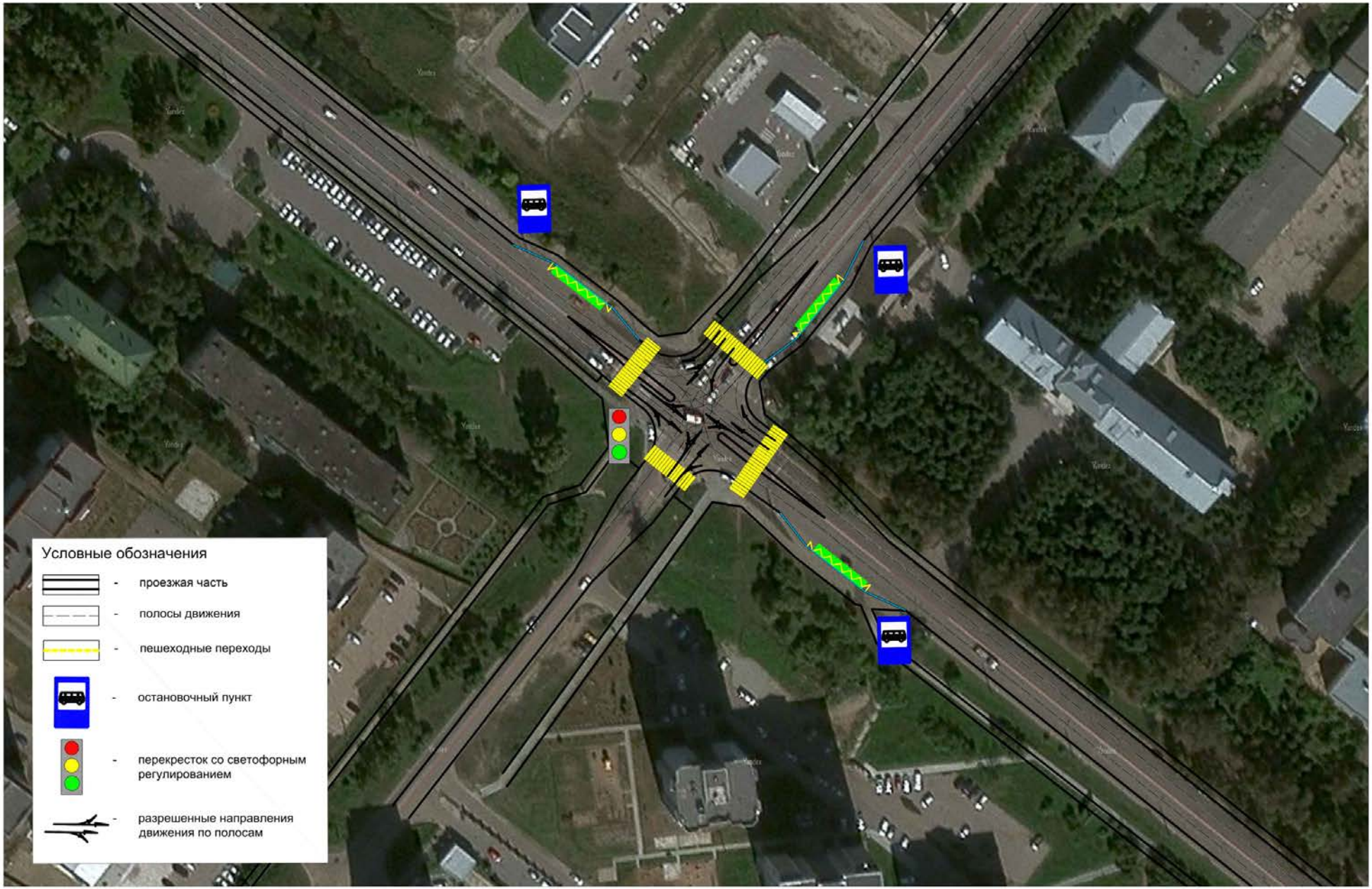


Рисунок 1-52. Реконструкция пересечения ул. Игнатьевское шоссе и ул. Василенко

Проектное предложение № 14
Пересечение ул. Промышленная и ул. Мухина

В настоящее время пересечение ул. Промышленная и ул. Мухина выполнено в виде нерегулируемого перекрестка.

Улица Мухина, согласно Генеральному плану является магистральной улицей районного значения. Ширина проезжей части составляет около 14 м, четыре полосы движения по 2 в каждом направлении.

Промышленная – улица в промышленных и коммунально-складских зонах. Ширина проезжей части составляет около 7 м, две полосы движения по одной в каждом направлении, покрытие гравийное.

Генеральным планом и ПКРТИ предлагается реконструкция Промышленной ул. с доведением параметров до магистральной улицы районного значения. В перспективе при строительстве ул. Нагорной (Объездной дороги), Промышленная ул. будет осуществлять связь между ул. Мухина и ул. Нагорной, увеличится транспортный спрос на маневры в сторону Нагорной ул. и обратно, что приведет к необходимости реконструкции перекрестка. С юга к пересечению ул. Мухина и ул. Промышленная в перспективе примкнет улица Асташинская, имеющая категорию улицы местного значения.

Генеральным планом предложены принципиальные решения по организации рассматриваемого пересечения, однако они не обеспечивают все возможные маневры в узле, в частности, левый поворот с Промышленной ул. на ул. Мухина при движении от ул. Нагорной (рис. 1-53).

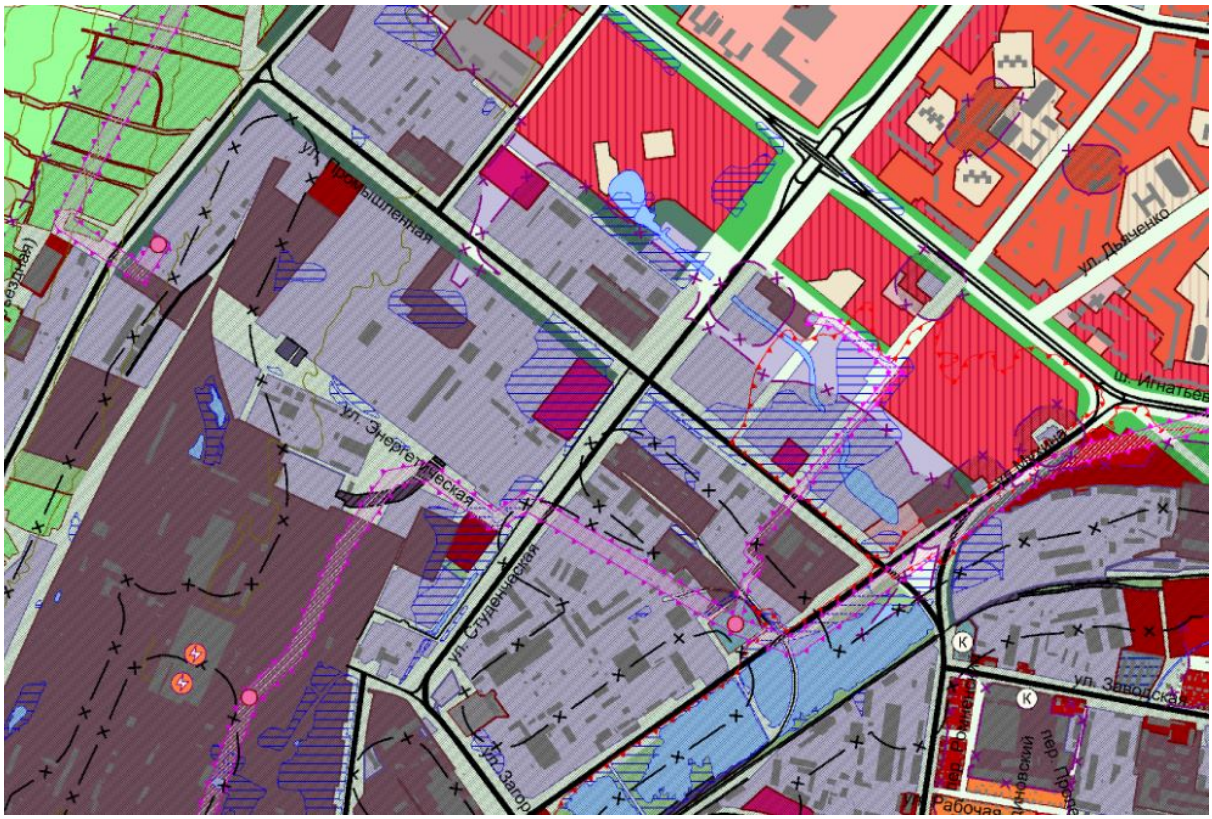


Рисунок 1-53. Схема пересечения согласно Генеральному плану

В составе проектного предложения разработаны два варианта планировочных решений по организации пересечения ул. Мухина, ул. Промышленная и перспективной ул. Асташинская. Принципиальная схема организации движения обоих вариантов представлена на рис. 1-54 – 1-55. В целом, Вариант 1 является более предпочтительным, поскольку он исключает задержки на кольцевом саморегулируемом пересечении, которые могут возникнуть вследствие высокой загрузки ул. Мухина.

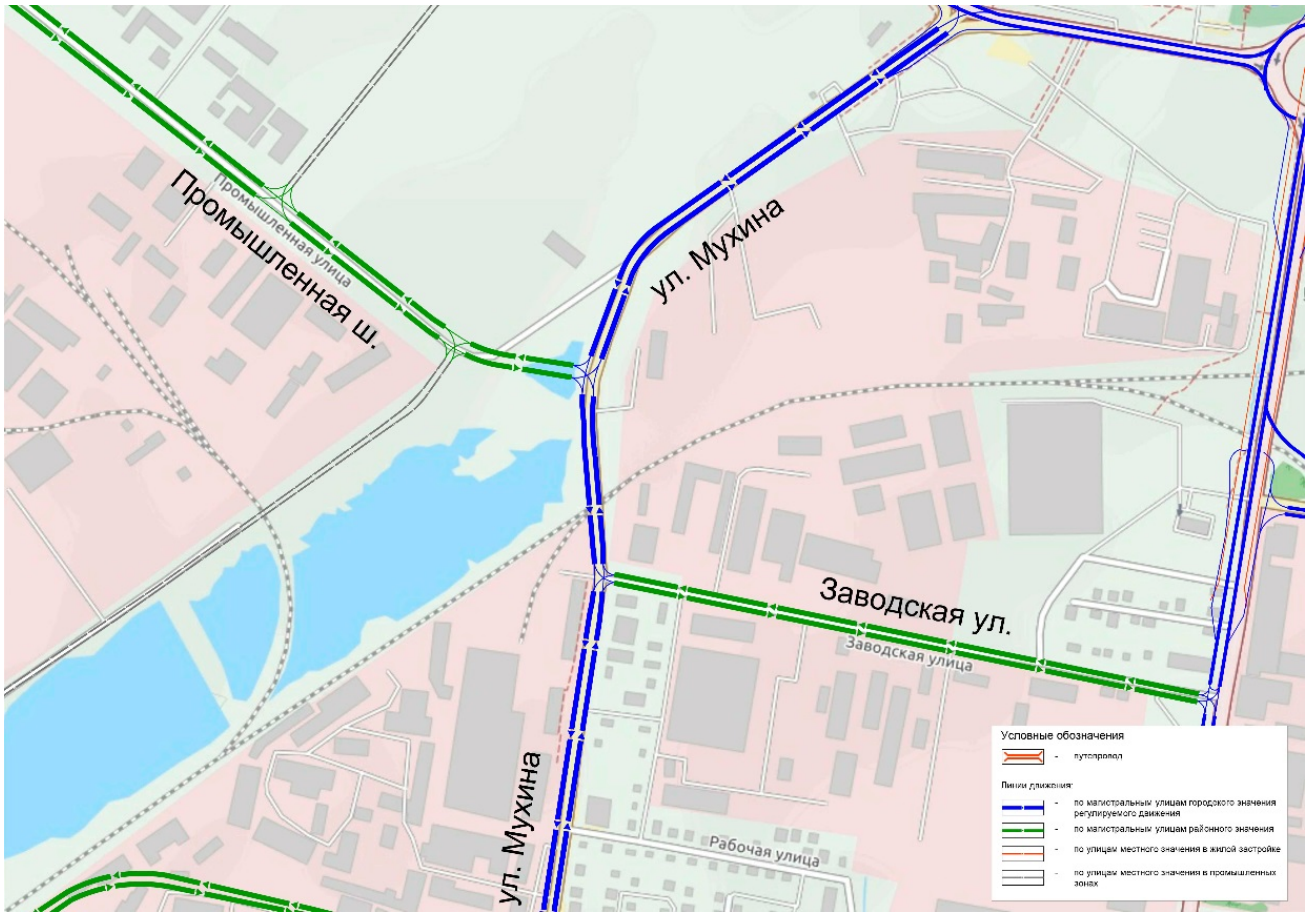


Рисунок 1-54. Пересечение ул. Мухина и ул. Промышленная. Вариант 1

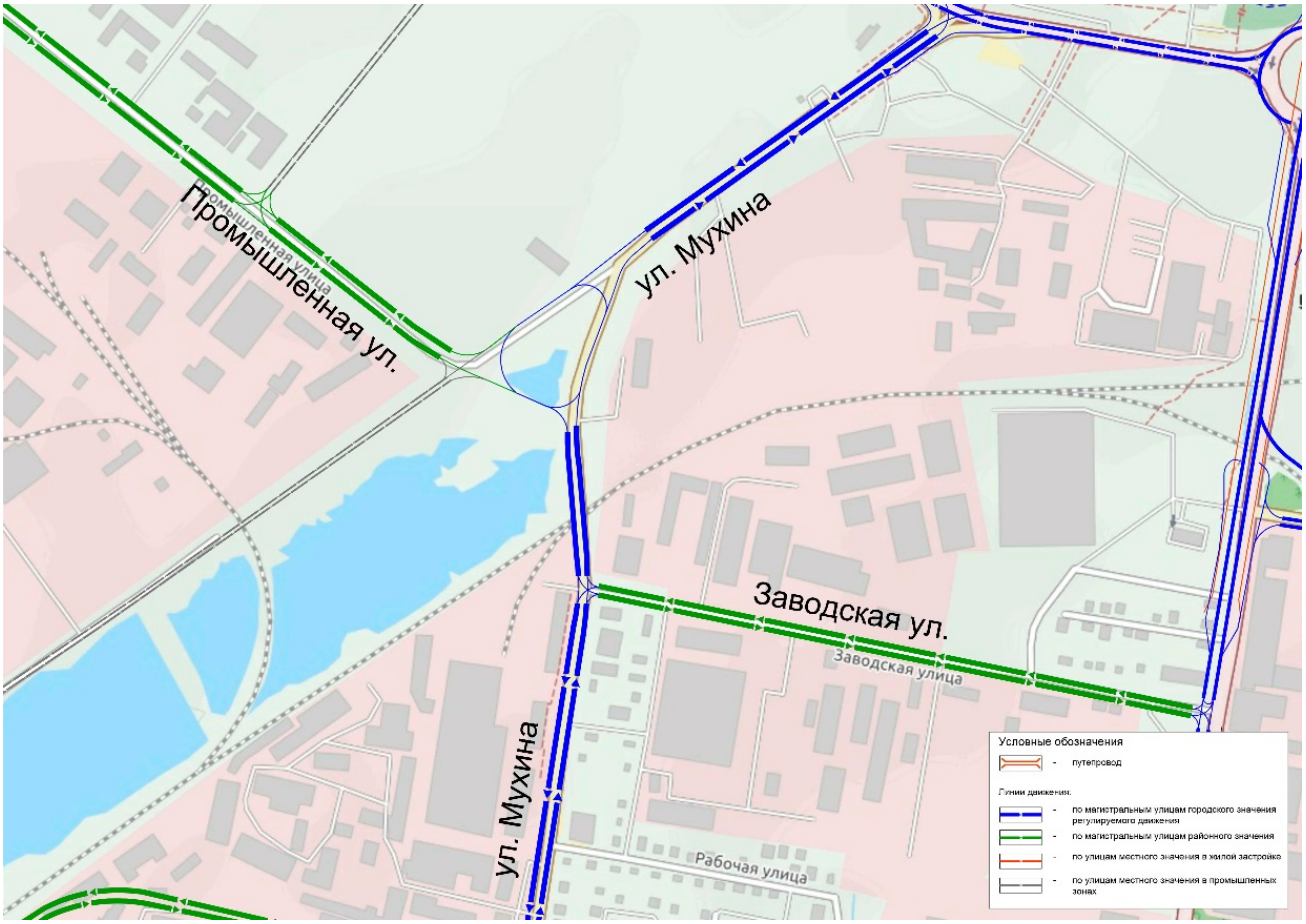


Рисунок 1-55. Пересечение ул. Мухина и ул. Промышленная. Вариант 2