



**Администрация городского округа Сокольский
Нижегородской области**

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 12 декабря 2018 года

№ 707

Об утверждении комплексной схемы организации дорожного движения в границах городского округа Сокольский Нижегородской области

В соответствии со 14 Федерального закона от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Федеральным законом от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», Федеральным законом от 08.11.2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 17.03.2015 г. № 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения», во исполнение подпункта «б» пункта 4 Перечня поручений Президента Российской Федерации по итогам заседания Президиума Госсовета Российской Федерации от 14.03.2016 г. № Пр-637, руководствуясь Уставом городского округа Сокольский Нижегородской области, администрация городского округа Сокольский Нижегородской области постановляет:

1. Утвердить комплексную схему организации дорожного движения в границах городского округа Сокольский Нижегородской области (приложение 1)

2. Управлению делами администрации городского округа Сокольский Нижегородской области обеспечить опубликование настоящего постановления

в средствах массовой информации в газете «Сельская новь» и размещение на официальном сайте органов местного самоуправления городского округа Сокольский (sokolskoe.omsu-nnov.ru).

3. Постановление вступает в силу после его официального опубликования.

4. Контроль за исполнением постановления возложить на первого заместителя главы администрации городского округа Сокольский Нижегородской области В.А.Григорьева.

Глава администрации

И.В.Бобров

УТВЕРЖДЕНА
постановлением администрации
городского округа Сокольский
Нижегородской области
от 12.12.2018 № 707

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА
ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
В ГРАНИЦАХ ГОРОДСКОГО ОКРУГА СОКОЛЬСКИЙ
НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ**

Содержание

Введение	6
1. Существующее положение	8
1.1. Характеристика социально-экономического и градостроительного развития территории проектирования	8
1.2. Характеристика транспортной инфраструктуры	12
1.3. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры	15
1.4. Описание натуральных исследований	16
2. Перспективы развития	23
2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития	23
2.2. Разработка мероприятий по организации дорожного движения. Формирование перечня мероприятий	26
3. Оценка объемов, источников финансирования и эффективности мероприятий.	33
Оценка эффективности мероприятий	33
4. Итоговый перечень и сроки реализации мероприятий	37

Введение

Комплексная схема организации дорожного движения (далее КСОДД) разрабатывается в соответствии со следующими документами:

- Приоритетный проект Министерства транспорта Российской Федерации «Безопасные и качественные дороги»
- 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 декабря 1995 № 196 «О безопасности дорожного движения».
- Приказ Министерства транспорта и связи Российской Федерации от 17 марта 2015 № 43 «Об утверждении правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения».
- ГОСТ Р 52765-2007. Национальный стандарт Российской Федерации. Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация;
- ГОСТ Р 52766-2007. Национальный стандарт Российской Федерации. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;
- ГОСТ Р 52767-2007. Национальный стандарт Российской Федерации. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Методы определения параметров»;
- ОДМ 218.4.004-2009. Руководство по устранению профилактики возникновения участков концентрации ДТП при эксплуатации автомобильных дорог;
- ОДМ 218.4.005-2010. Отраслевой дорожный методический кабинет. Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах;
- Методические рекомендации по организации аудита безопасности дорожного движения при проектировании и эксплуатации автомобильных дорог.

Цели разработки КСОДД:

- повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования в границах агломерации;
 - организация пропуска прогнозируемого потока транспортных средств и пешеходов;
 - обеспечение безопасности дорожного движения;
- Упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов;

- организация транспортного обслуживания новых или реконструируемых объектов (отдельного объекта или группы объектов) капитального строительства различного функционального назначения;

- снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду;

- снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов.

1. Существующее положение

1.1. Характеристика социально-экономического и градостроительного развития территории проектирования

Район расположен на левом берегу реки Волги на Унженской низменности в лесной зоне, на крайнем северо-западе Нижегородской области. Район граничит на севере с Макарьевским районом Костромской области, на юге с Городецким районом Нижегородской области, на востоке с Ковернинским, на западе омывается водами Горьковского водохранилища. Площадь Сокольского муниципального района – 1981 квадратный километр. Районный центр – рабочий поселок Сокольское. На территории Сокольского района находятся 243 населенных пункта.

Сокольский район занимает часть обширной низменной равнины (Волжско-Ветлужская низина), которая является частью более обширной полосы окско-волжских песчаных (зандровых) полесий, которые пролегли по краю тектонического понижения Русской платформы, именуемого Московской впадиной. Долины рек сложены речными косослоистыми песками с галькой и гравием и пойменными суглинками, а водоразделы покрыты чехлом суглинков и супесей.

На территории района с юга на север залегают горные породы – триасовой системы нижнего отдела: песчаники, пески, конгломераты, глины; юрской системы: глины, пески, алевроиты, мергели. В северной части района – горные породы триасовой системы среднего и верхнего отделов фангломератной толщи: глыбы разрушенных и перемятых горных пород разного возраста; и породы юрской, а также неогеновой системы: глины, пески.

В Сокольском районе развито только традиционное землепользование – открытые участки земли (свободные от лесной растительности) используются сельскохозяйственными предприятиями, крестьянскими (фермерскими) хозяйствами для производства сельхозпродукции и составляют до 40% от общей площади земель. Практически столько же в процентном соотношении занимают земли лесного фонда. 15,2% - это земли водного фонда. Оставшиеся 5% земель – земли в границах населенных пунктов и под промышленные зоны.

Район имеет богатые лесные ресурсы. Естественный растительный покров района составляют леса, луга, болотная, и водная растительность. Сосновые и смешанные леса, богатые дичью, ягодами, грибами, - основной тип растительности. Общая площадь лесов Сокольского района составляет 109251 га.

Деревообрабатывающая промышленность района занимается в основном первичной переработкой древесины. Принимая во внимание традиционно развитую

деревобрабатывающую промышленность района, углубленная переработка древесины может оказаться достаточно эффективным способом вложения средств.

На территории района зарегистрировано 80 месторождений торфа площадью промышленной залежи 2233 га, суммарными запасами 6,3 млн. воздушно сухого торфа. В основном это малые месторождения с площадями до 50 га, а в среднем 20-25 га. Торфяные ресурсы района представлены залежами торфа разных типов, но с заметным преобладанием залежей верхового типа.

Запасы торфа верхового и смешанного типа в основном сосредоточены на месторождение «Шелехонское», площадь которого – 1,4 тыс. га, а запасы торфа 4,2 млн. тонн.

Для оценки объема перевозок была собрана следующая информация: объекты торговли (Таблица 1.1.1); перечень крупных объектов обслуживания населения здравоохранения с указанием наименования, адреса (Таблица 1.1.2); перечень крупных объектов обслуживания населения учреждения культуры, с указанием наименования, адреса, пикового количества посетителей (Таблица 1.1.3).

Таблица 1.1.1

Действующие объекты торговли

Наименование организации	Адрес местонахождения	Общая торговая площадь, кв.м.	Количество работников
ЗАО «Тандер» универсам «Магнит у дома»	п.Сокольское, ул.Калинина, 4	539	19
ООО «Сладкая жизнь» магазин «Пятерочка»	п.Сокольское, ул.Садовая, д.2а	552	20
ООО «ТКАмаркет НН»	п.Сокольское, ул.Пушкина, 3	550	40

Таблица 1.1.2

Объекты здравоохранения

№ п/п	Наименование, номер и тип учреждения	Местонахождение
1	МБУЗ «Сокольская ЦРБ»	606670 Нижегородская область, р.п.Сокольское, ул.Докучаева, д.52
2	Аксеновский ФАП	606675 Нижегородская область, Сокольский район, д.Аксеново, д.1
3	Березовский ФАП	606675 Нижегородская область, Сокольский район, д.Березово, ул.Центральная, д.15
4	Дресвищинский ФАП	606676 Нижегородская область, Сокольский район, д.Дресвищи, ул.Парковая, д.3
5	Никольский ФАП	606675 Нижегородская область, Сокольский район,

		д.Никольское, д.3, кв.2
6	Бурмакинский ФАП	606673 Нижегородская область, Сокольский район, д.Хмелевка, д.110 кв.1
7	Боталовский ФАП	606673 Нижегородская область, Сокольский район, д.Боталово, ул.Центральная, д.15
8	Георгиевский ФАП	606673 Нижегородская область, Сокольский район, с.Георгиевское, ул.Луговая, д.5
9	Вилежский ФАП	606681 Нижегородская область, Сокольский район, д.Вилеж, ул.Школьная, д.19, кв.1
10	Куртюгский ФАП	606681 Нижегородская область, Сокольский район, п.Куртюга, ул.Придорожная, д.9, кв.1
11	Пелеговский ФАП	606681 Нижегородская область, Сокольский район, с.Пелегово, ул.Школьная, д.13, кв.1
12	Гарский ФАП	606674 Нижегородская область, Сокольский район, с.Гари, ул.Старые Гари, д.10
13	Фатеевский ФАП	606674 Нижегородская область, Сокольский район, д.Фатеево, ул.Восточная, д.4
14	Дорофеевский ФАП	606689 Нижегородская область, Сокольский район, д.Дорофеево, ул.Центральная, 4-1
15	Кореневский ФАП	606670 Нижегородская область, Сокольский район, д.Коренево, ул.Школьная, д.1
16	Кудринский ФАП	606679 Нижегородская область, Сокольский район, д.Кудрино, ул.Поселковая, д.1
17	Запашкинский ФАП	606670 Нижегородская область, Сокольский район, п.Запашка, ул.Почтовая, д.15
18	Каргинский ФАП	606670 Нижегородская область, Сокольский район, д.Каргино, ул.Дорожная, д.6
19	Кузнецовский ФАП	606670 Нижегородская область, Сокольский район, д.Кузнецово, ул.Центральная, д.23
20	Лесной ФАП	606670 Нижегородская область, Сокольский район, п.Лесной, ул.Школьная, д.37
21	Мамонтовский ФАП	606670 Нижегородская область, Сокольский район, д.Мамонтово, ул.Центральная, д.43
22	Заболотновский ФАП	606677 Нижегородская область, Сокольский район, д.Заболотное, ул.Молодежная, д.36
23	Молчановский ФАП	606677 Нижегородская область, Сокольский район, д.Молчаново, ул.Центральная, д.17
24	Летнебазовский ФАП	606670 Нижегородская область, Сокольский район, п.Летняя База, ул.Центральная, д.6, кв.1
25	Ново-Шомохтинский ФАП	606670 Нижегородская область, Сокольский район, д.Н-Шомохта, ул.Лесная, д.13а
26	Пушкаревский ФАП	606680 Нижегородская область, Сокольский район, д.Пушкарево, ул.Новая, д.16
27	Ковригинский ФАП	606680 Нижегородская область, Сокольский район, д.Ковригино, ул.Молодежная, д.2
28	Селянцевский ФАП	606680 Нижегородская область, Сокольский район, д.Селянцево, ул.Б.Бухарино, д.24
29	Мурзинский ФАП	606672 Нижегородская область, Сокольский район, д.Мурзино, ул.Садовая, д.6

Таблица 1.1.3

Учреждения культуры

№ п/п	Наименование, номер и тип организации	Местонахождение	Число посадочных мест (ед.), количество читателей (чел.)
1	Сокольский Районный дом культуры	Сокольское	400
2	Березовский Дом культуры	д.Березово	200
3	Боталовский Дом культуры	д.Боталово	150
4	Гарский Дом культуры	с.Гари	100
5	Георгиевский Дом культуры	с.Георгиевское	200
6	Дорофеевский Дом культуры	д.Дорофеево	200
7	Дресвищенский Дом культуры	д.Дресвищи	250
8	Запашкинский Дом культуры	д.Запашка	200
9	Заболотновский Дом культуры	д.Заболотное	70
10	Кореневский Дом культуры	д.Коренево	200
11	Кудринский Дом культуры	д.Кудрино	100
12	Кузнецовский Дом культуры	д.Кузнецово	200
13	Летнебазовский Дом культуры	п.Летняя База	200
14	Мурзинский Дом культуры	д.Мурзино	200
15	Пелеговский Дом культуры	с.Пелегово	250
16	Пудовский Дом культуры	д.Пудово	100
17	Пушкаревский Дом культуры	д.Пушкарево	180
18	Вилежский клуб	д.Вилеж	120
19	Ковригинский клуб	д.Ковригино	200
20	Куртюгский клуб	п.Куртюга	100
21	Мамонтовский клуб	д.Мамонтово	200
22	Молчановский клуб	д.Молчаново	70
23	Никольский клуб	д.Никольско	80
24	Слободской клуб	д.Слободки	-
25	Фетеевский клуб	д.Фатеево	-
26	Березовская библиотека	д.Березово	301
27	Боталовская библиотека	д.Боталово	258
28	Никольская библиотека	д.Никольское	176
29	Селянцевская библиотека	д.Селянцево	50
30	Вилежская библиотека	д.Вилеж	103
31	Гарская библиотека	с.Гари	390
32	Георгиевская библиотека	с.Георгиевское	265
33	Дорофеевская библиотека	д.Дорофеево	277
34	Дресвищенская библиотека	д.Дресвищи	321
35	Заболотновская библиотека	д.Заболотное	280
36	Запашкинская библиотека	п.Запашка	87
37	Ковригинская библиотека	д.Ковригино	85
38	Кудринская библиотека	д.Кудрино	252
39	Кореневская библиотека	д.Коренево	100
40	Кузнецовская библиотека	д.Кузнецово	200
41	Летнебазовская библиотека	п.Летняя База	117
42	Мамонтовская библиотека	д.Мамонтово	150

43	Мурзинская библиотека	д.Мурзино	346
44	Пелеговская библиотека	с.Пелегово	370
45	Пудовская библиотека	д.Пудово	276
46	Пушкаревская библиотека	д.Пушкарево	420
47	Фатеевская библиотека	д.Фатеево	82
48	Библиотека п.Лесной	п.Лесной	
49	Куртюгская библиотека	п.Куртюга	39
50	Детская библиотека	п.Сокольское	1575
51	Центральная районная библиотека	п.Сокольское	1995

1.2. Характеристика транспортной инфраструктуры

1.2.1. Автомобильные дороги

В городском округе Сокольский проходят дороги регионального и межмуниципального значения, перечень дорог представлен в таблице 1.2.1.1.

Таблица 1.2.1.1

Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения

№ п/п	Идентификационный номер автомобильной дороги	Наименование района (города), автомобильной дороги	Протяженность автомобильной дороги, км	В том числе:	
				с твердым покрытием, км	с грунтовыми покрытием, км
1.	22 ОП МЗ 22Н-3902	Подъезд к с.Никольское от а/д Мошкино-Сокольское	8,814	8,814	
2.	22 ОП МЗ 22Н-3903	Беляево-Дресвищи	8,326	8,326	
3.	22 ОП МЗ 22Н-3904	Кострово-Гари-Фатеево	15,950	15,950	
4.	22 ОП МЗ 22Н-3905	Яндовищи-Заболотное	8,554	8,554	
5.	22 ОП МЗ 22Н-3906	Потахино-Родинка-Богословка	15,120	6,960	8,160
6.	22 ОП МЗ 22Н-3907	Подъезд к д.Пудово от а/д Мошкино-Сокольское	2,342	2,342	
7.	22 ОП МЗ 22Н-3908	Сокольское-п.Лесной	33,718	33,718	
8.	22 ОП МЗ 22Н-3909	Подъезд к д.Филино от а/д Сокольское-Летняя База	0,973	0,973	
9.	22 ОП МЗ 22Н-3910	Подъезд к д.Ковригино от а/д Сокольское-Летняя База	5,306	5,306	

10.	22 ОП МЗ 22Н-3911	Сокольское-Летняя База	45,180	45,180	
11.	22 ОП МЗ 22Н-3912	Кузнецово-Ятово-Куртюга	16,340	12,977	3,363
12.	22 ОП МЗ 22Н-3913	Летняя База-Новая Шомохта	7,860	7,860	
13.	22 ОП МЗ 22Н-3914	Пелегов-Вилеж-Мостовка-Ятово	17,260	9,385	7,875
14.	22 ОП МЗ 22Н-3915	Дмитриевское-Захарово	3,438	3,438	
15.	22 ОП МЗ 22Н-3917	Подъезд № 3 к р.п.Сокольское от а/д Сокольское-Лесной	0,802	0,802	
16.	22 ОП МЗ 22Н-3919	Подъезд к д.Бурмакино-д.Стрелка от а/д Мошкино-Сокольское	9,020	7,216	1,804
17.	22 ОП МЗ 22Н-3920	Заболотное-Ширмакша	5,434	5,434	
18.	22 ОП МЗ 22Н-3921	Подъезд к д.Шевелево от а/д Сокольское-п.Лесной	2,013	2,013	
19.	22 ОП МЗ 22Н-3922	Подъезд к д.Богданово от а/д Сокольское-п.Лесной	2,130		2,130
20.	22 ОП МЗ 22Н-3923	Подъезд к д.Запашка от а/д Сокольское-п.Лесной	1,105	1,105	
21.	22 ОП МЗ 22Н-3924	Подъезд к д.Порботное от а/д Подъезд к д.Пудово	3,654	3,654	
22.	22 ОП МЗ 22Н-3925	Волково-Мамонтово-Трушино	7,784	4,014	3,770
23.	22 ОП МЗ 22Н-3926	Подъезд № 2 к р.п.Сокольское от а/д Сокольское-Лесной	3,020	3,020	
24.	22 ОП МЗ 22Н-3927	Подъезд к д.Ловыгино от а/д Яндовищи-Заболотное	3,548	3,548	
25.	22 ОП МЗ 22Н-3928	Летняя База-Сафронова Пожня	8,230	9,500	8,230
26.	22 ОП МЗ 22Н-3929	Сокольское-Слободки	1,512	1,512	
27.	22 ОП МЗ 22Н-3930	Подъезд к д.Галкино от а/д Сокольское-	2,184	2,184	

		Летняя База			
28.	22 ОП РЗ 22К-3932	Подъезд к речному порту р.п.Сокольское от а/д Сокольское- Лесной	1,647	1,647	
29.	22 ОП РЗ 22К-0014	Мошкино- Сокольское	36,838	36,838	
30.	22 ОП РЗ 22К-3931	Дорофеево- Гавриловка	24,920	24,920	
Итого по району:			303,022	267,690	35,332

1.2.2. Условия дорожного движения и уровень безопасности дорожного движения

Уличная дорожная сеть занимает важнейшее место в производственной инфраструктуре городского округа Сокольский, от устойчивого и эффективного функционирования которой в значительной степени зависит социально-экономическое развитие и условия жизни населения.

Остро стоит вопрос содержания и ремонт дорожной инфраструктуры. Требуют ремонта дороги и мосты. Большую озабоченность вызывают дороги в сельских поселениях, которые в осенне-весенний период становятся труднопроезжими. В сельских населенных пунктах существуют проблемы с техникой для содержания и ремонта дорог. Все это крайне негативно сказывается на экономическом развитии района.

1.2.3. Городской и пригородный транспорт общего пользования

Городской и пригородный пассажирский транспорт в городском округе Сокольский представлен автобусами и маршрутным такси.

Транспортное обслуживание района осуществляет «Сокольское Пассажирское автотранспортной Предприятие». Налажено автобусное сообщение с Ивановской областью, областным центром и с населенными пунктами района.

Таблица 1.2.3.1

Перечень маршрутов движения общественного транспорта

Существующие маршруты движения общественного транспорта	Расписание маршрута	№ маршрута
1	2	3
Сокольское-Шомохта ч/з д.Вилеж	понедельник, среда, пятница, суббота, воскресенье	102
Сокольское-Шомохта ч/з д.Родинка	вторник	102-а
Сокольское-Шомохта ч/з д.Ковригино	четверг	102-б
Сокольское-Лесной	ежедневно	105
Сокольское-Оловягино	вторник, среда, суббота	106

Сокольско-Мурзино	ежедневно	106
Сокольское-Выделка	ежедневно	107
Сокольское-Бельнь	вторник, пятница, 1 и 3 среда месяца	108
Сокольское-Дресвищи	понедельник, четверг, суббота, воскресенье, 2, 4 и 5 среда месяца	109
Сокольское-Ширмакша	понедельник, четверг	110
Сокольское-Ловыгино	вторник, среда, пятница	111
Сокольское-Нижний Новгород	ежедневно	536
Сокольское-Иваново	-	580

1.2.4. Объекты дорожного сервиса

Дорожный сервис является одним из основных факторов благоустройства автомобильных дорог, способствующих повышению производительности труда на автомобильном транспорте и безопасности дорожного движения.

В зависимости от характера функций объектов дорожного сервиса можно выделить следующие их группы:

- места кратковременного отдыха и стоянки (площадки отдыха, видовые площадки, стоянки автомобилей у мест общественного питания и торговли);
- сооружения технического обслуживания автомобилей – автозаправочные станции, станции технического обслуживания, моечные пункты;
- предприятия общественного питания и торговли – придорожные кафе, столовые, бары, рестораны, магазины;
- места длительного отдыха – придорожные гостиницы, мотели, кемпинги.

По степени концентрации сооружений на одном участке различают:

- отдельно расположенные самостоятельные одноцелевые сооружения;
- блокированные, когда в одном здании или их группе находятся несколько предприятий торговли, питания и др.;
- комплексы обслуживания движения, в составе которых на одной или смежных территориях расположены различные, как самостоятельные, так и блокированные предприятия и сооружения.

1.3. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры

При анализе оценки нормативно-правовой базы необходимо исходить из того, что приняты и реализуются ряд основополагающих документов для развития транспортной инфраструктуры муниципального образования:

- Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р;

- Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программе комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;

- Приказ Министерства транспорта и связи Российской Федерации от 17 марта 2015 № 43 «Об утверждении правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения»;

- Постановление Правительства Нижегородской области от 30.04.2014 г № 303 «Об утверждении государственной программы «Развитие транспортной системы Нижегородской области».

1.4. Описание натуральных исследований

1.4.1. Обследование интенсивностей движения и пассажиропотоков

Подготовка и проведение обследования транспортных потоков и обследования пассажиропотоков на территориях муниципальных образований Нижегородской агломерации включает в себя следующие виды работ:

- разработка и согласование с заказчиком методики обследований;
- подготовка и проведение обследования интенсивности движения и состава транспортного потока в пиковые периоды с применением средств видеомониторинга транспортных потоков;
- подготовка и проведение обследования интенсивности пассажиропотоков;
- обработка результатов обследований.

Методика проведения обследования транспортных потоков

Замеры интенсивности движения транспортных средств выполняются на каждом перекрестке с выделением объемов транспортных потоков по каждому разрешенному маневру (в прямом направлении, с левым поворотом, с правым поворотом, с разворотом).

Замеры интенсивности движения транспортных средств на элементах улично-дорожной сети производятся в расчетные часы и дни полевыми методами сбора информации с использованием видеосъемки в течение всего периода полевого сбора информации.

Видеосъемка элементов улично-дорожной сети должна осуществляться записывающим устройством, расположенным на высоте не менее 3 (трех) и не более 5 (пяти) метров. Данное требование необходимо для отображения всех маневров на видеосъемке с учетом ограниченной освещенности на элементах улично-дорожной сети, образования заторов, необходимости определения класса транспортного средства и т.д.

Длительность материалов видеосъемки с учетом монтажа и демонтажа устройств видеофиксации по каждому элементу улично-дорожной сети в расчетные часы должна составлять не менее 1 (одного) часа 5 минут. При этом длительность видеосъемки на установленной высоте 3-5 м без учета монтажных работ должна составлять не менее 1 (одного) часа. Монтаж и включение оборудования, используемого для выполнения видеосъемки, должен быть выполнен до начала астрономического часа, в течение которого выполняется обследование.

Перед началом и после видеосъемки исполнитель производит видеофиксацию подходов к перекрестку длительностью не менее 5 минут на каждом из элементов улично-дорожной сети, представленных в перечне.

Обработка результатов обследования производится камеральным путем обработки видеосъемки и внесения сведений в специальные формы учета (рисунок 1.4.1.1.).

Виды транспортных средств, которые необходимо выделять в процессе выполнения учетов интенсивности движения транспорта:

- Автобус;
- Микроавтобус;
- Легковой транспорт;
- Грузовой транспорт (грузоподъемностью до 2 тонн);
- Грузовой транспорт (грузоподъемностью до 2 до 6 тонн);
- Грузовой транспорт (грузоподъемностью до 6 до 8 тонн);
- Грузовой транспорт (грузоподъемностью до 8 до 14 тонн);
- Грузовой транспорт (грузоподъемностью более 14 тонн);
- Автопоезда (грузоподъемностью до 12 тонн);
- Автопоезда (грузоподъемностью от 12 до 20 тонн);
- Автопоезда (грузоподъемностью от 20 до 30 тонн);
- Автопоезда (грузоподъемностью более 30 тонн).

В таблице 1.4.1.1 приведен справочник транспорта для обеспечения корректной разбивки по видам транспортных средств.

Карточка учета интенсивности движения транспорта






Схема




На пересечении _____ с _____
 В направлении от _____ с _____
 Дата, день недели, время начала подсчета _____
 Продолжительность подсчета _____
 Обследования проводил _____ тел.: _____




Вид ТС		Направления движения согласно схеме				
Автобус						
Микроавтобус						
Легковой						
Грузовой	<2т					
	2-6т					
	6-8т					
	8-14т					
	>14т					
Автопоезда	<12т					
	12-20т					
	20-30т					
	>30т					

Рисунок 1.4.1.1. Пример карточки учета интенсивности движения транспорта

Справочник грузового транспорта

Марка, модель автомобиля	Грузоподъемность, тонн	Изображение
Грузовой транспорт (грузоподъемностью до 2 тонн)	до 2	
Грузовой транспорт (грузоподъемностью от 2 до 6 тонн)	2-6	
Грузовой транспорт (грузоподъемностью от 6 до 8 тонн)	6-8	
Грузовой транспорт (грузоподъемностью от 8 до 14 тонн)	8-14	
Грузовой транспорт (грузоподъемностью более 14 тонн)	более 14	

Марка, модель автомобиля	Грузоподъем- ность, тонн	Изображение
Автопоезда (грузоподъемнос- тью до 12 тонн)	до 12	
Автопоезда (грузоподъемнос- тью от 12 до 20 тонн)	12-20	
Автопоезда (грузоподъемнос- тью от 20 до 30 тонн)	20-30	

Марка, модель автомобиля	Грузоподъемность, тонн	Изображение
Автопоезда (грузоподъемностью более 30 тонн)	более 30	
Автобус		
Микроавтобус		

Методика проведения обследования пассажиропотоков

Обследования пассажиропотоков проводится в часы-«пик».

В бланке таблицы необходимо отобразить схему обследуемого пункта учета и направления движения, дату, время обследования, контактные данные исполнителя.

Процесс учета:

- Одна карточка учета может включить в себя не более 1 часа обследования.
- В случае нехватки места в карточке следует продолжить заполнение в новой карточке с пометкой «продолжение». Шапка карточки-продолжения заполняется аналогично основной карточке.

- Графа «№п/п/» отражает порядковый номер транспортного средства (далее – ТС), прибывшего на остаточный пункт.

- Графа «Вид транспорта» отражает на вид ТС в соответствии с условными обозначениями, приведенными в конце карточки учета».

- Графа «Модель ТС» отражает модель ТС.

- Графа «Номер маршрута» отражает полный номер маршрута, указанный на табличках ТС прибывшего на остановочный пункт.

- Графа «Время прибытия» отражает время прибытия ТС на остановочный пункт с точностью до минуты. Для ускорения заполнения карточки учета допускается в графе указывать только минуты с начала часа. Например, вместо «10:12» писать «:12», т.к. время начала учета указано в шапке карточки.

- Графа «время ожидания» отражает информацию о времени пребывания ТС на остановочном пункте с момента открывания дверей до момента закрывания дверей ТС для высадки/посадки.

- Графа «Общее число вышедших пассажиров» отражает число пассажиров, покинувших ТС на остановочном пункте (далее – ОП).

- Графа «Общее число вошедших пассажиров» отражает число пассажиров, вошедших в ТС на ОП.

- Графа «Общее число пассажиров в ТС до высадки» определяется по формулам (в зависимости от последовательности определения значений):

- = Общее число пассажиров в ТС до высадки;

- = Общее число пассажиров в ТС после высадки + «Общее число вышедших пассажиров»;

- = Общее число пассажиров в ТС после посадки – «Общее число вошедших пассажиров» + «Общее число вышедших пассажиров».

- Точность определения значений граф 7 и 8 – до 1 пассажира.

- Точность определения значений графы 9 – до 5 пассажиров.

В качестве приложения к карточке учета (рис. 1.4.1.2) следует прикладывать фото таблички с перечнем проходящих маршрутов и их расписанием движения.

¹Виды транспорта: А – Автобус, К – Маршрутное такси/Коммерческий автобус, ТВ – Трамвай, ТБ – Троллейбус

Рис. 1.4.1.2. Пример карточки учета пассажиропотоков

2. Перспективы развития

2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития

Главная целью является обеспечение потребности населения в транспортных услугах, содержание дорог, мостов в проезжем состоянии.

Основные задачи, связанные с реализацией главной цели:

- оптимизация транспортных потоков с целью обеспечения потребностей населения в транспортных услугах местного и дальнего сообщения;
- осуществление реконструкции действующих автодорог;
- осуществление реконструкции мостов на территории района.

Для сохранения и развития транспортной инфраструктуры» будет проведена работа:

- сохранено автобусное сообщение р.п.Сокольское со всеми центрами сельских поселений, областным центром и Ивановской областью;
- открытие предприятия, оказывающего услуги такси;
- проведение ремонта дорог и мостов на территории района за счет субсидии из областного бюджета на строительство и модернизацию территориальных муниципальных дорог, включая дороги в поселениях.

2.1.1. Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения

Спрос на передвижение населения складывается в основном из финансовых и социально-экономических факторов, которые необходимо рассматривать в увязке друг с другом.

К основным факторам, влияющим на спрос на передвижения, относятся следующие:

- дисбаланс в размере заработной платы, в результате чего население трудоустраивается на предприятиях, расположенных на территориях с более высоким уровнем заработной платы;

В целом для территории городского округа Сокольский на перспективу сохранится тенденция к ежедневной маятниковой миграции по направлению «центр-периферия», т.е. населения пригородных территорий в городском округе Сокольский; населения «спальных районов городского округа Сокольский в центр города и обратно. В то же время в

зависимости от специфики территории могут прослеживаться и иные тенденции, однако их доля в общей структуре передвижения населения значительно уступает.

2.1.2. Прогноз объемов и характера перевозок грузов

Объемы грузоперевозок по территории муниципального образования зависят от:

- объемов, которые вырабатывают объекты грузогенерации и потребляют объекты грузопоглощения, находящиеся как на территории муниципального образования, так и за его пределами;

- маршрутов перевозки между объектами грузогенерации и грузопоглощения.

К основным объектам грузогенерации/грузопоглощения относятся:

- крупные производственные предприятия и зоны;
- зоны жилой застройки;
- объекты строительства (жилые, промышленные, транспортные и т.д.);
- источники основных строительных материалов (карьеры, производители щебня, заводы ЖБИ, кирпичные заводы и т.д.);
- объекты транспортно-логистической инфраструктуры (склады, транспортно-логистические центры, железнодорожные станции, речные порты, аэропорты и т.д.);
- предприятия торговли (продовольственные и непродовольственные магазины, рынки, базы строительных и хозяйственных товаров);
- объекты по утилизации бытовых и промышленных отходов (полигоны твердых бытовых отходов (ТБО), мусороперерабатывающие заводы);
- и т.д.

Маршруты перевозки грузов между объектами грузогенерации и грузопоглощения – это основные направления движения транспорта по грузовому каркасу территории, по маршрутам могут осуществляться местные, межмуниципальные, региональные, межрегиональные и международные грузоперевозки.

Характер грузовых перевозок значительно зависит от объектов и видов перевозимых грузов, географии перевозок, а также сроков поставок: от данных характеристик зависит выбор видов транспорта, которые будут перевозиться грузы. Например, наиболее дешевые виды грузов (например, строительные) целесообразно перемещать большими партиями на большие расстояния, используя такие виды транспорта, как железная дорога, речной и морской виды транспорта, однако перемещение данных видов грузов на малые расстояния и небольшими партиями (подвоза к строительным площадкам и т.д.) выполняется в большинстве случаев автомобильным транспортом. Перевозка грузов с высокой стоимостью чаще всего ведется автотранспортом. Также при перевозке важно учитывать характеристику

(физические, химические свойства и т.д.) грузов, например, срок застывания бетона – два-три часа, в процессе перевозки состав должен постоянно перемешиваться, при транспортировке битума, асфальта, большинства продуктов питания, необходимо соблюдение температурного режима, легко бьющиеся грузы также принято возить автотранспортом.

Таким образом, прогноз объектов перевозок грузов зависит от изменения:

- объемов и структуры производимой на территории муниципального образования продукции сельского хозяйства, промышленности;
- объемов строительства на территории муниципального образования;
- объемов потребления населением различной продукции;
- объемов отходов, формируемых производством, строительной и иными отраслями экономики, а также населением;
- объемов межмуниципальных, региональных, межрегиональных и международных грузоперевозок.

2.2. Разработка мероприятий по организации дорожного движения.

Формирование перечня мероприятий

2.2.1. Автомобильные дороги

Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог в городском округе Сокольский предусматривают:

- строительство автомобильной дороги местного значения Нижний Новгород – Сокольское – Костромская область, до границы Сокольского района;
- строительство парковой автомобильной дороги местного значения (транспортная связь в пределах лесопарков и рекреационных зон, для движения легковых автомобилей с ограниченной скоростью, с велосипедными и пешеходными дорожками);
- строительство автомобильных дорог общего пользования межмуниципального значения к населенным пунктам, не имеющих автомобильных дорог с твердым покрытием;
- реконструкцию автомобильных дорог межмуниципального значения.

2.2.2. Организация дорожного движения

Совершенствование организации дорожного движения включает в себя целый комплекс мероприятий по организации дорожного движения, а именно:

- формирование проектов, программ и моделей улично-дорожной сети;
- реконструкция УДС с целью приведения ее к требованиям нормативных документов (строительство транспортных развязок, реконструкция остановок общественного транспорта, перенос пешеходных переходов);

- оптимизация режимов работы светофоров;
- устранение «дорожных ловушек», устранение противоречий, несоответствий на некоторых участках УДС, которые неоднозначно трактуют участники дорожного движения.

Основными направлениями по устранению перегрузки дорожной сети являются:

- паспортизация улично-дорожной сети;
- строительство и реконструкция дорог, светофоров, остановок общественного транспорта и т.д.
- внедрение преимущественно светофоров вызывного типа;
- локальное расширение проезжей части в местах скопления автотранспорта;
- развитие системы АСУДД и подключения к ней новых светофорных объектов;
- совершенствование системы пассажирских перевозок за счет развития сетей массового пассажирского транспорта, которая должна обеспечить потребности жителей в поездках с наименьшими затратами времени и достаточным комфортом.

2.2.3. Автоматизированная система управления дорожным движением

Целью внедрения автоматизированной системы управления дорожным движением является повышение эффективности управления транспортными потоками и безопасности движения на базе автоматизации управления режимами работ светофорной сигнализации. В условиях изменяющихся потоков важнейшей задачей систем регулирования является соответствие параметров регулирования сложившейся ситуации. Такое соответствие достигается постоянным сбором, анализом статистической информации о параметрах транспортных потоков, корректировкой базовых установок и настроек. Для успешного осуществления этого процесса необходимо наличие сопутствующей периферии, подсистем (сервисов).

На начальном этапе предлагается:

1. Выполнить мероприятия по устройству системы мониторинга транспортных потоков в сечениях основных въездных магистралей с возможностью передачи и хранения данных.
2. Выполнить мероприятия по устройству системы фиксации нарушений ПДД с установкой периферийных устройств на наиболее аварийных участках УДС с возможностью передачи, хранения и обработки данных.
3. Выполнить мероприятия по устройству системы метеомониторинга с установкой периферийных устройств на основных мостах и путепроводах УДС с возможностью передачи, хранения и обработки данных.

На заключительных этапах предлагается выполнить мероприятия по актуализации (корректировке) планов координации на тех магистралях, где к этому моменту КУ реализовано. Взяв эти планы КУ за основу, выполнить работы по организации сетевого адаптивного управления светофорными объектами на всей УДС муниципального образования.

Мероприятия по дальнейшему усовершенствованию систем фиксации нарушений ПДД, видеонаблюдения, мониторинга транспортных потоков, метеомониторинга заключаются в их территориальном масштабировании, том числе вне административных границ города, и усовершенствовании аппаратной базы ЦУДД.

В конечном итоге целью реализации указанных мероприятий является разработка центральной системы, основанной на управлении движением транспорта по данным, получаемым от математической транспортной модели в режиме on-line. Основные принципы работы системы:

- получение в непрерывном режиме объективных данных от расставленных на УДС детекторов;
- автоматическая обработка всего спектра получаемых данных;
- расчет оптимального режима работы светофорных объектов;
- передачи выбранных режимов работы светофорных объектов непосредственно к дорожным контроллерам в адресах.

2.2.4. Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций)

Основными направлениями деятельности, способными улучшить ситуацию с дорожно-транспортной аварийностью являются:

- ликвидация мест концентрации ДТП;
- формирование законопослушного поведения на дорогах;
- совершенствование организации дорожного движения;
- разделение транспортных и пешеходных потоков;
- модернизация светофорных объектов;
- строительство надземных пешеходных переходов;
- сооружение ограждений вдоль тротуаров на опасных участках;
- сооружение искусственных неровностей на дорогах вблизи образовательных учреждений, учреждений здравоохранения;
- установка дорожных знаков на опасных участках дорог;
- устройство освещения на УДС;

- развитие системы фото-, видеофиксации нарушений ПДД.

2.2.5. Маршрутная сеть и инфраструктура транспорта общего пользования

Принципами формирования рациональной маршрутной сети городского пассажирского транспорта являются:

- приоритет безопасности перевозок пассажирским транспортом общего пользования, в том числе путем нормирования пропускной способности улично-дорожной сети и транспортной инфраструктуры;

- направленность на обеспечение равной доступности транспортных услуг как для жителей развивающихся и застраиваемых территорий, так и жителей районов с уже сформировавшейся транспортной инфраструктурой;

- приоритет городского пассажирского транспорта над личным транспортом;

- рациональное сочетание различных видов городского пассажирского транспорта общего пользования, видов регулярных перевозок пассажиров, а также используемых для перевозок пассажиров транспортных средств различной вместимости;

- минимизация затрат времени на перемещение по территории городского округа Сокольский;

- минимизация дублирования маршрутов городского пассажирского транспорта общего пользования;

- обеспеченность маршрутов городского пассажирского транспорта общего пользования транспортной инфраструктурой (разворотные площадки, остановочные пункты по маршрутам следования и пр.);

- оптимизация расходов бюджета городского округа Сокольский на функционирование городского пассажирского транспорта общего пользования.

В целях повышения качества обслуживания пассажиров городского округа Сокольский необходимо сохранение трасс существующих маршрутов и реализация мероприятий по обновлению парка подвижного состава пассажирского транспорта, в том числе соответствующий требованиям доступности пассажиров с ограниченными возможностями, имеющий пониженный уровень пола, оборудованный аппарелью для маломобильных групп населения, автоинформатором «бегущей строки».

Одной из важнейших задач по развитию системы пассажирского транспорта городского округа Сокольский является перераспределение транспортных потоков и создание предпосылок для переключения пассажиропотоков при движении между городом и областью с личного транспорта на общественный. Решение этой задачи может быть выполнено за счет обеспечения взаимодействия между различными видами пассажирского

транспорта, повышения качества и комфорта обслуживания пассажиров путем создания логистически и пространственно продуманных, комфортных для использования транспортно-пересадочных узлов.

2.2.6. Грузовой автомобильный транспорт и терминально-складская инфраструктура

В настоящее время необходимость в изменении существующей сети маршрутов движения грузового транспорта отсутствует.

2.2.7. Велосипедная инфраструктура

Стратегическое планирование в зависимости от этапа развития велосипедного движения в городе должно решать различные цели: от задачи сделать езду на велосипеде возможной до привлечения и удержания новых пользователей. То есть на начальном этапе больше внимания уделяется велосипедной инфраструктуре, затем продвижению и рекламе.

К принципам, определяющим качество велосипедной маршрутной сети относятся: безопасность (при организации всех видов велосипедной инфраструктуры), прямолинейность (маршрут должен позволять добраться кратчайшим путем от пункта до пункта), связность (формирование общегородской велосипедной сети), удобство (с соблюдением всех требований к проектированию и строительству велоинфраструктуры), привлекательность (маршруты проходят через приятные места).

Проектирование велосипедной инфраструктуры необходимо начинать с определения потребностей в велосипедных перемещениях на основании данных статистики или социологического исследования. После определения уровня спроса, выбираются районы с высоким потенциалом для развития.

Реализация стратегии развития начинается с масштаба микрорайона с постепенным наращиванием сети веломаршрутов, улучшением связности и качества велосипедной инфраструктуры. То есть в начале создается сеть для локальных перемещений внутри района, такое решение позволяет привлечь большое количество пользователей, чем отдельные элементы велосипедной инфраструктуры, разбросанные по всему городу и создание протяженных поездок для дальних поездок.

После создания условий для движения велосипедистов в одном или нескольких микрорайонах создаются магистральные велосипедные маршруты, которые обеспечивают связь между районами с целью использования велосипеда для более дальних поездок. Обычно такие маршруты прокладываются вдоль магистральных улиц, на этом этапе особое внимание уделяется пересечению проезжих частей.

При проектировании велосипедной инфраструктуры необходимо учитывать, что велосипеды используются преимущественно на небольших дистанциях и основная часть поездок совершается на расстоянии до 5-10 км, в связи с чем, необходимо отметить, что велосипедный транспорт может принять на себя значительную долю внутрирайонных связей населения.

В первую очередь передвижения на велосипеде должны быть безопасными, комфортными, удобными и оптимальными в плане маршрутов. Развитая велосипедная инфраструктура стимулирует спрос на использование велосипеда как альтернативного вида транспорта.

Проектирование велосипедной инфраструктуры следует осуществлять в соответствии со следующими документами:

- Правила дорожного движения Российской Федерации;
- СП 42.13330.2016 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений;
- Региональные нормативы градостроительного проектирования, применяемые на Территории проектирования.

Развитие велосипедной инфраструктуры и использование велосипеда как постоянного вида транспорта рассматривается в различных странах мира и является частью социальной, экономической и здравоохранительной политики.

В целях развития велосипедной инфраструктуры предлагается устройство веломаршрутов в городском округе Сокольский.

2.2.8. Парковочное пространство

Для обеспечения эффективного использования парковочного пространства в границах городского округа Сокольский предлагается комплекс мероприятий по оптимизации работы системы парковок, который разработан в увязке с предлагаемыми решениями в смежных областях транспортно-дорожного комплекса, таких как: система работы общественного транспорта, управление пешеходным и велосипедным движением, система автоматизированного управления дорожным движением.

Ниже приведен перечень предлагаемых мер в порядке их реализации:

1. Изменение нормативно-правовой базы.
2. Упорядочивание размещения автомобилей, установленных в зонах санкционированной парковки.
3. Предложения по запрету парковки на отдельных элементах УДС в границах муниципального образования.

4. Организация платной парковочной зоны.
5. Организация перехватывающих парковок.
6. Организация внеуличных парковок.

2.2.9. Объекты дорожного сервиса

Размещение, номенклатура и мощность объектов дорожного сервиса зависят от многих факторов: интенсивности и состава движения, степени хозяйственного освоения района проложения автодороги, дальности поездок и скорости движения на маршруте, характера функций сооружений и их привлекательности.

При формировании мероприятий, по развитию объектов дорожного сервиса, необходимо учитывать технические параметры их расположения и обустройства.

Автозаправочные станции необходимо размещать в придорожных полосах на участках автомобильных дорог с уклоном не более 40 промилле, на кривых в плане радиусом более 1000 м, на выпуклых кривых в продольном профиле радиусом более 10000 м не ближе 250 м от железнодорожных переездов и не ближе 1000 м от мостовых переходов. Минимальную мощность автозаправочных станций (число заправок в сутки) необходимо принимать в зависимости от интенсивности движения на автомобильных дорогах общего пользования. Автозаправочные станции должны быть оборудованы торговыми павильонами для продажи технических жидкостей и автомобильных принадлежностей, площадками для остановки транспортных средств, туалетами и мусоросборниками.

Гостиницы, мотели, кемпинги необходимо располагать вне зон загрязнения воздушного бассейна, водоемов и почвы. Вместимость гостиниц (мотелей) и кемпингов на автомобильных дорогах общего пользования определяют с учетом численности проезжающих автотуристов и интенсивности движения транспортных средств междугородных и международных перевозок (но не менее 10 номеров для гостиницы (мотеля) и 10 спальных мест для кемпинга). Гостиницы (мотели) должны быть оборудованы пунктами питания, туалетами, прачечными, душевыми кабинами и мусоросборниками.

Станции технического обслуживания (СТО), размещают с учетом расстояния между ними и интенсивности движения на автомобильных дорогах. Число постов СТО при интенсивности свыше 1000 до 2000 ед/сут равняется 1-3 с односторонним размещением. При интенсивности свыше 2000 до 3000 ед/сут равняется 2-5 с односторонним размещением. При интенсивности свыше 3000 до 5000 ед/сут равняется 3-6 с односторонним размещением. При интенсивности свыше 5000 до 7000 ед/сут равняется 2-5 с двусторонним размещением. При интенсивности свыше 7000 до 20000 ед/сут равняется 3-8 с двусторонним размещением.

СТО на автомобильных дорогах общего пользования должны быть оборудованы парковками для транспортных средств с расчетной вместимостью, туалетами и мусоросборниками.

Площадки отдыха необходимо располагать не ближе 1 км от населенных пунктов. На автомобильных дорогах категории 1 площадки отдыха должны устраиваться с обеих сторон автомобильной дороги. Площадки отдыха должны оборудоваться столами и скамейками для отдыха и приема пищи, парковками для транспортных средств, туалетами и мусоросборниками. Для повышения безопасности дорожного движения площадки отдыха следует отделять от проезжей части разделительной полосой.

Автобусные остановки размещают на дорогах IА вне пределов земляного полотна. Расстояние между остановочными пунктами должно быть не менее 5,0 км. Съезды к остановочным пунктам и выезды от них на основную дорогу должны быть отдельными. На дорогах IБ – IV категорий остановочные пункты располагают не чаще, чем через 3 км, а в курортных районах и густонаселенной местности – 0,4 км. Остановочные пункты, оборудованные наземными пешеходными переходами, смещают по ходу движения на расстояние не менее 30 м между ближайшими стенками павильонов. При наличии надземных или подземных пешеходных переходов их можно располагать непосредственно за пешеходным переходом.

3. Оценка объемов, источников финансирования и эффективности мероприятий

Оценка объемов, источников финансирования

Оценка объемов затрат, необходимых для финансирования запланированных мероприятий, выполнена в соответствии с Методикой определения стоимости строительной продукции на территории РФ (МДС 81-35.2004).

Для объектов капитального строительства при расчете учтены укрупненные показатели наиболее экономических объектов-аналогов, запроектированных, построенных в 2005-2017 г.г. в РФ, стоимость которых определена на основе сметно-нормативной базы 2001 года по состоянию на 01.01.2000 года, с приведением стоимости по техническим характеристикам и объемно-планировочным решением к запланированным в рамках разрабатываемой программы объектам.

При расчете стоимости капитального строительства (мероприятия по строительству и реконструкции) приняты показатели единичной стоимости основных элементов:

- автомобильных дорог – 1 погонный км (для соответствующих категорий загородных и городских дорог);
- искусственных сооружений – 1 кв.м.;

- автобусных остановочных пунктов (включая автопавильоны) – 1 шт.;
- автостанций (в зависимости от характеристик) – 1 шт.;
- автобусных парков (в зависимости от характеристик) – 1 шт.;
- гаражей для объектов пассажирского автотранспорта (в зависимости от количества мест хранения) – 1 шт.;
- парковок – 1 машино-мест;
- велоинфраструктуры (в зависимости от параметров: велодорожка/велополоса, количество полос) – 1 км;
- объектов дорожного сервиса (в зависимости от состава) – 1 шт.;
- и т.д.

Расчеты проектных работ выполнены на основе:

- нормативно-правовых документов, в том числе:
 - Справочник базовых цен на проектные работы для строительства «Автомобильные дороги общего пользования», Москва, 2007 г. (рекомендован письмом Росстроя от 09.10.2007 № СК-3743/02;
 - СБЦП 81-2001-16 «Искусственные сооружения», Москва 2015 г. (внесен приказом Минстроя РФ от 27.02.2015 г. № 140/пр);
 - СБЦП – 2001-03 «Объекты жилищно-гражданского строительства». Москва 2010 г. (утвержден приказом Минрегиона РФ от 28.05.2010 № 260) и т.д.;
 - сведений о доле затрат, направляемых на проектно-изыскательские работы, из общего объема затрат по сводному сметному расчету;
 - и других методов.

Объем бюджетных ассигнований муниципального дорожного фонда городского округа Сокольский на 2018 – 2020 год составляет 23214,8 тыс. рублей.

Оценка эффективности мероприятий

Комплексная схема организации дорожного движения г. предполагает реализацию перечня различных мероприятий, требующих больших объемов инвестиций, в связи с чем возникает необходимость в принятии обоснованных решений о распределении средств между ними.

Общественная значимость реализации мероприятий определяется на основе расчета социально-экономической эффективности, которая учитывает последствия строительства, реконструкции объектов с точки зрения интересов населения и хозяйственного комплекса территории.

Определение социально-экономической эффективности реализации мероприятий развития транспортной инфраструктуры производится путем сравнения общественных (народохозяйственных) затрат и результатов, которые будут иметь место на транспорте и в нетранспортных отраслях народного хозяйства в случае реализации мероприятий (ситуации «с проектом»), с теми затратами и результатами, которые будут иметь место при отказе от его реализации (ситуации «без проекта»).

Оценка социально-экономической эффективности выполнена на основе положений, изложенных в «Методических рекомендациях по оценке эффективности инвестиционных проектов» (2-ая редакция, 2000 г.).

Также при подготовке данного раздела использовались:

- ОДМ 218.4.023-2015 «Методические рекомендации по оценке эффективности строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта, автомобильных дорог»;
- «Методика расчета размера платы за проезд по платным автомобильным дорогам и дорожным объектам. Порядок ее взимания и пересмотра. Определение потребительского спроса»;
- Разработка методик и стандартов для объектов транспортной инфраструктуры: пешеходного и велосипедного движения (ФГБОУ высшего образования МАДИ);
- «Методики по инвентаризации выбросов загрязняющих веществ от автотранспортных средств на территории крупнейших городов» (ОАО «НИИАТ»);
- «Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте», утвержденные распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 14.03.2008 года № АМ-23-р (ред. от 14.07.2015).

Социально-экономическая эффективность реализации мероприятий КСОДД оценивается на основе расчетных значений следующих показателей:

- чистый дисконтированный доход (ЧДД, NPV) (для признания проекта эффективным должен быть больше нуля);
- индекс доходности (PI) (должен быть больше единицы);
- внутренняя норма доходности (ВНД, IRR) (не должна превышать ставку дисконтирования).

В качестве ставки дисконтирования, применяемой при расчете всех перечисленных выше показателей, используется ключевая ставка Центрального Банка РФ, составляющая в настоящее время 7,25%¹. Ключевая ставка Центрального Банка РФ может использоваться в качестве ставки дисконтирования, как один из индикаторов приемного уровня доходности для государства.

Непосредственно для расчета эффекта используются следующие данные моделирования транспортных потоков:

- интенсивность движения;
- скорость движения индивидуального и общественного транспорта;
- средняя дальность поездки на общественном и индивидуальном транспорте;
- структура транспортного потока.

Результаты расчета стоимостей мероприятий представлены в разделе 4.

Реализация КСОДД окажет позитивное воздействие на развитие транспортной системы городского округа Сокольский.

Основными положительными эффектами для населения является повышение доступности регулярного транспортного обслуживания, повышение доступности социально значимых услуг.

Основными положительными эффектами для транспортного бизнеса являются инвестиционная привлекательность пригородного комплекса городского округа Сокольский, сохранение приемлемого уровня рентабельности.

Основными положительными эффектами для региона являются сохранение деловой активности населения; эффективное распределение и повышение подвижности трудовых ресурсов; положительные тенденции развития экономического благосостояния городского округа Сокольский.

Реализация мероприятий, направленных на развитие и совершенствование сети автомобильных дорог, будет способствовать росту деловой активности и созданию новых рабочих мест не только в дорожном секторе, но и в организациях смежных отраслей экономики: промышленности строительных материалов, дорожного машиностроения, транспорта и ряда других отраслей, обеспечивающих поставку и транспортировку продукции для выполнения дорожных работ.

Кроме того, реализация мероприятий КСОДД будет способствовать интенсивному освоению территорий городского округа Сокольский и, соответственно, будет способствовать их экономическому росту.

Для Российской Федерации в целом реализация КСОДД обеспечить получение следующих положительных эффектов: общее повышение качества жизни населения, повышение налоговых отчислений.

Также эффективность реализации мероприятий КСОДД выражается в обеспечении достижения следующих целевых показателей к 2024 году (согласно майскому указу Президента РФ «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года»):

- увеличение доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности не менее чем до 50 процентов (относительно их протяженности по состоянию на 31 декабря 2017 г.);

- снижение доли автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки, в их общей протяженности на 10 процентов по сравнению с 2017 годом;

- снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети в два раза по сравнению с 2017 годом;

- снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом – до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тыс. населения (к 2030 году – стремление к нулевому уровню смертности).

4. Итоговый перечень и сроки реализации мероприятий

Итоговый перечень и этапы реализации мероприятий представлены в таблице 4.1.

Таблица 4.1

Итоговый перечень и этапы реализации мероприятий

№ п/п	Наименование мероприятий	Цель	Этап реализации
1.1.	Строительство парковой автомобильной дороги рекреационного значения (транспортная связь в пределах лесопарков и рекреационных зон, для движения легковых автомобилей с ограниченной скоростью, с велосипедными и пешеходными дорожками).	1) Обеспечение круглогодичной транспортной доступности, в том числе на общественном транспорте. 2) Способствует большей социальной защищенности жителей и привлекательности территории для частных застройщиков. 3) Обеспечение условий для развития экологического туризма.	Конечный этап реализации
1.2.	Строительство автомобильной дороги Нижний-Новгород-Сокольское-Костромская область, до границы Сокольского района (за счет частных инвестиций). Протяженность участка нового строительства. Категория – 4.	Связь территории Сокольского района с Костромской область	Конечный этап реализации