

Администрация
Кстовского муниципального района
ПОСТАНОВЛЕНИЕ

06.12.2018

№ 2593

Об утверждении комплексной схемы организации дорожного движения (КСОДД) Кстовского муниципального района

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», статьей 22 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», приказом министерства транспорта РФ от 17 марта 2015 года N 43 "Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения", постановляю:

1. Утвердить прилагаемую комплексную схему организации дорожного движения (КСОДД) Кстовского муниципального района.

2. МКУ «Дороги Кстовского муниципального района» осуществлять контроль по транспортному планированию муниципальных образований, входящих в состав Кстовского муниципального района.

3. Управлению организационной работы (О.А. Карабанова) обеспечить размещение данного постановления на официальном сайте администрации Кстовского муниципального района и опубликование в газете «Маяк».

4. Отделу организационной работы и контроля (О.Н. Сурмина) довести настоящее постановление до сведения управления экономики, развития бизнеса и инвестиционной политики, управления организационной работы, МКУ «Дороги Кстовского муниципального района».

5. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на первого заместителя главы администрации Кстовского муниципального района.

АО «Институт «Стройпроект»

Заказчик - Государственное казенное учреждение Нижегородской области «Главное управление автомобильных дорог»

Разработка программы развития организации дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения Нижегородской области, входящих в дорожную сеть Нижегородской агломерации

РАЗДЕЛ 2
КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ГРАНИЦАХ
МУНИЦИПАЛЬНЫХ ОБРАЗОВАНИЙ НИЖЕГОРОДСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ

Часть 9 Кстовский муниципальный район

5-808-КСОДД2.9

Том 2.9

2018

Содержание

Введение	3
1. Существующее положение	4
1.1. Характеристика социально-экономического и градостроительного развития территории проектирования	4
1.2. Характеристика транспортной инфраструктуры	5
1.2.1. Автомобильные дороги	5
1.2.2. Условия дорожного движения	10
1.2.3. Уровень безопасности дорожного движения	10
1.2.4. Городской и пригородный транспорт общего пользования	11
1.2.5. Грузовой автомобильный транспорт и терминально-складская инфраструктура	21
1.2.6. Велосипедная и пешеходная инфраструктура	21
1.2.7. Парковочное пространство	21
1.2.8. Объекты дорожного сервиса	21
1.3. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры	22
1.4. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры	22
1.5. Описание натуральных исследований	24
1.5.1. Обследование интенсивностей движения и пассажиропотоков	24
1.5.2. Социологическое исследование	32
1.6. Транспортное моделирование существующего положения	32
1.6.1. Методика создания транспортной модели	32
1.6.2. Модель транспортного спроса	44
1.6.3. Калибровка модели	50
2. Перспективы развития	56
2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития	56
2.2. Концепция транспортного развития на вариантной основе	60
2.2.1. Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения	60
2.2.2. Прогноз уровня автомобилизации	61
2.2.3. Прогноз объемов и характера перевозок грузов	61
2.3. Разработка мероприятий по организации дорожного движения. Формирование перечня мероприятий	63
2.3.1. Автомобильные дороги	63
2.3.2. Организация дорожного движения	72
2.3.3. Автоматизированная система управления дорожным движением	73
2.3.4. Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций)	76
2.3.5. Маршрутная сеть и инфраструктура транспорта общего пользования	78
2.3.6. Грузовой автомобильный транспорт и терминально-складская инфраструктура	81
2.3.7. Велосипедная инфраструктура	81
2.3.8. Пешеходная инфраструктура	83
2.3.9. Парковочное пространство	84
2.3.10. Объекты дорожного сервиса	85
2.4. Транспортное моделирование	87
3. Оценка объемов, источников финансирования и эффективности мероприятий	88
4. Итоговый перечень и сроки реализации мероприятий	102
Приложения	114

Введение

Комплексная схема организации дорожного движения (далее КСОДД) разрабатывается на основании Технического задания и 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 и профилактике возникновения участков концентрации ДТП при эксплуатации автомобильных дорог;
- ОДМ 218.4.005-2010. Отраслевой дорожный методический документ. 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

Кстовский район расположен в центральной части Нижегородской области, простирается вдоль правого берега реки Волги и находится в 18 километрах к юго-востоку от города Нижнего Новгорода.

Район граничит с городским округом город Нижний Новгород, с Лысковским, Большемурашкинским, Дальнеконстантиновским и Богородским районами, по реке Волга граничит с городским округом город Бор. Административный центр – город Кстово.

Численность населения района составляет 121,9 тыс. чел. За несколько последних лет численность населения в районе возросла на 7% (табл. 1.1.1). При этом численность городского населения в тот же период увеличилась на 1,3%, а сельского – на 15%.

За 2012-2017 гг. в муниципальном районе было введено 546,3 тыс. кв. м жилья.

Таблица 1.1.1

Динамика численности населения муниципального района в 2012-2017 гг.

Показатели	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017 / 2012, %
Численность населения на конец года, тыс. чел.							
Все население	113,9	114,2	115,8	117,4	119,6	121,9	107,0
Городское население	67,0	66,8	67,4	67,3	67,7	67,9	101,3
Сельское население	47,0	47,4	48,4	50,1	51,9	54,0	115,0

Источник: Федеральная служба государственной статистики: база данных показателей муниципальных образований

На территории муниципального района расположены следующие предприятия:

- ООО «ЛУКОЙЛ-Нижегороднефтеоргсинтез» (производство нефтепродуктов);
- ООО «Сибур-Кстово» (Химическое производство);
- ООО «Чернышихинский мясокомбинат» (Производство пищевых продуктов);
- ООО «РусВинил» (Химическое производство);
- Горьковское районное нефтепроводное управление АО «Транснефть-Верхняя Волга» (Транспортировка нефтепродуктов);
- ООО «Гранд-НН» (Производство пищевых продуктов);
- Нижегородский филиал ПАО «Т Плюс» (Производство пара и горячей воды (тепловой энергии));
- ВРУ ООО «ЛУКОЙЛ-ЭНЕРГОСЕТИ» СЦ «Кстовоэнергонет» (Передача и распределение электроэнергии);
- ООО НКЗ «Электрокабель-НН» (Производство электрического оборудования);
- ООО «Коблик» (производство строительных металлоконструкций);
- ООО «ГСИ-Волгонефтегазстрой» (Строительство жилых и нежилых зданий);
- ООО «Нижегороднефтеоргсинтез-сервис» (Строительство жилых и нежилых зданий);
- ООО Тепличный комбинат «Ждановский» (Овощеводство).

1.2. Характеристика транспортной инфраструктуры

1.2.1. Автомобильные дороги

Транспортные корреспонденции по территории Кстовского муниципального района осуществляются по сети дорог федерального, регионального или межмуниципального, а также местного значения.

По территории Кстовского муниципального района проходят дороги федерального значения М-7 «Волга» Москва – Владимир – Нижний Новгород – Казань – Уфа, Р-158 Нижний Новгород – Арзамас – Саранск – Исса – Пенза – Саратов, которые соединяют Кстовский муниципальный район с г. Нижний Новгород.

В соответствии с Перечнем автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, находящихся в государственной собственности Нижегородской области утвержденным Правительством Нижегородской области постановлением №207 от 27.05.2008 г. с последними

изменениями от 03.11.2017 г. №788 по территории муниципального района проходит 8 дорог регионального значения и 67 дорог межмуниципального значения.

Перечень дорог регионального или межмуниципального значения проходящих по территории Кстовского муниципального района представлен в табл. 1.2.1.1.

Таблица 1.2.1.1

Перечень дорог регионального или межмуниципального значения

№	Идентификационный номер	Название автомобильной дороги	Протяженность автомобильной дороги, км	В том числе:	
				С твердым покрытием, км	С грунтовым покрытием, км
1	22 ОП МЗ 22Н-0409	Подъезд к д. Комарово от а/д Н.Новгород - Саратов	0,013	0,013	
2	22 ОП МЗ 22Н-0410	Подъезд к п. Комсомольский от а/д Н.Новгород - Саратов	1,220	1,220	
3	22 ОП МЗ 22Н-2607	Подъезд к с. Ближнее Борисово от а/д Н.Новгород - Саратов	1,810	1,810	
4	22 ОП МЗ 22Н-2608	Подъезд к д. Зелецино от а/д Кстово - Д.Константиново - а/д Н.Новгород - Саратов	4,230	4,230	
5	22 ОП МЗ 22Н-2609	Кстово - Б.Мокрое - Вязовка	17,390	17,390	
6	22 ОП МЗ 22Н-2610	Шелокша - Вередеево	6,422	6,422	
7	22 ОП МЗ 22Н-2611	Чернуха - Лапшлей - Саракуши	8,490	8,490	
8	22 ОП МЗ 22Н-2612	Подъезд к д. Ст. Ключицы - д. Подлесово от а/д Кстово - Д.Константиново - а/д Н.Новгород - Саратов	8,105	8,105	
9	22 ОП МЗ 22Н-2614	Подъезд к п. Ждановский от а/д Восточный подъезд к г. Н.Новгород	1,640	1,640	
10	22 ОП МЗ 22Н-2616	Подъезд к с. Федяково от а/д Большая Ельня - Ольгино	0,790	0,790	
11	22 ОП МЗ 22Н-2617	Подъезд к ж/д станции Ройка от а/д Большая Ельня - Ольгино	1,731	1,731	
12	22 ОП МЗ 22Н-2618	Подъезд к д. Ройка от а/д Большая Ельня - Ольгино	3,040	3,040	
13	22 ОП МЗ 22Н-2619	Подъезд к д. Толстобино от а/д Подъезд к д. Новоликеево	2,632	2,632	
14	22 ОП МЗ 22Н-2620	Подъезд к п. Заготзерно от а/д Подъезд к с. Работки - с. Кадницы	1,640	1,640	
15	22 ОП МЗ 22Н-2621	Подъезд к д. Малая Ельня от а/д Подъезд к с/х "Кстовский"	2,613	2,613	
16	22 ОП МЗ 22Н-2622	Подъезд к д. Прокошево - с. Ляписи от а/д Запрудное - Толмачево	12,470	12,470	

17	22 ОП МЗ 22Н-2623	Подъезд к с. Выездное от а/д Подъезд к д. Ст. Ключищи - д. Подлесово	4,640	4,640	
18	22 ОП МЗ 22Н-2624	Подъезд к с. Семеть от а/д Кстово - Б.Мокрое - Вязовка	7,240	7,240	
19	22 ОП МЗ 22Н-2625	Подъезд к с. Новые Ключищи от а/д Кстово - Б.Мокрое - Вязовка	0,800	0,800	
20	22 ОП МЗ 22Н-2626	Подъезд к с. Вязовка от а/д Кстово - Б.Мокрое - Вязовка	0,950	0,950	
21	22 ОП МЗ 22Н-2627	Подъезд к Подлесовской птицефабрике от а/д Подъезд к д. Горный Борок - с. Слободское - д. Докукино	2,300	2,300	
22	22 ОП МЗ 22Н-2628	Подъезд к д. Утечино от а/д Подъезд к д. Анкудиновка	0,462	0,462	
23	22 ОП МЗ 22Н-2629	Афонино - Никульское	2,966	2,966	
24	22 ОП МЗ 22Н-2630	Подъезд к д. Красноселово от а/д Подъезд к д. Прокошево - с. Ляписи	5,325	5,325	
25	22 ОП МЗ 22Н-2631	Подъезд к с/х "Кстовский" от а/д М-7 "Волга"	1,880	1,880	
26	22 ОП МЗ 22Н-2632	Подъезд к с. Безводное от а/д М- 7 "Волга"	9,140	9,140	
27	22 ОП МЗ 22Н-2633	Подъезд к д. Подвалиха от а/д М- 7 "Волга"	1,810	1,810	
28	22 ОП МЗ 22Н-2634	Подъезд к д. Новоликеево от а/д Обход г. Кстово	2,151	2,151	
29	22 ОП МЗ 22Н-2635	Подъезд к д. Михальчиково - речной порт от а/д М-7 "Волга"	7,270	7,270	
30	22 ОП МЗ 22Н-2636	Подъезд к д. Карабатово от а/д М-7 "Волга"	1,816	1,816	
31	22 ОП МЗ 22Н-2637	Подъезд к д. Горный Борок - с. Слободское - д. Докукино от а/д М-7 "Волга"	14,310	14,310	
32	22 ОП МЗ 22Н-2638	Подъезд к с. Шава - п. Ленинская Слобода от а/д М-7 "Волга"	4,975	4,975	
33	22 ОП МЗ 22Н-2639	Подъезд к с. Кадницы - п. Ленинская Слобода от а/д М-7 "Волга"	4,958	4,958	
34	22 ОП МЗ 22Н-2640	Запрудное - Толмачево	12,125	12,125	
35	22 ОП МЗ 22Н-2641	Подъезд к с. Варварское от а/д М-7 "Волга"	5,031	5,031	
36	22 ОП МЗ 22Н-2642	Подъезд к д. Голошубиха от а/д М-7 "Волга"	2,815	2,815	
37	22 ОП МЗ 22Н-2643	Подъезд к д. Лавровка от а/д М-7 "Волга"	0,650	0,650	

38	22 ОП МЗ 22Н-2644	Подъезд к с. Работки - с. Кадницы от а/д М-7 "Волга"	11,560	11,560	
39	22 ОП МЗ 22Н-2645	Подъезд к д. Чеченино от а/д М-7 "Волга"	1,742	1,742	
40	22 ОП МЗ 22Н-2646	Подъезд к пансионату "Татинец" от а/д М-7 "Волга"	5,200	5,200	
41	22 ОП МЗ 22Н-2649	Семеть - Кр. Шелокша	4,360	4,360	
42	22 ОП МЗ 22Н-2650	Подъезд к д. Новая Деревня от а/д Кстово - Б.Мокрое - Вязовка	1,980	1,980	
43	22 ОП МЗ 22Н-2651	Подъезд к с. Ачапное от а/д М-7 "Волга"	0,375	0,375	
44	22 ОП МЗ 22Н-2652	Подъезд к д. Слопинец от а/д М-7 "Волга"	4,433	4,433	
45	22 ОП МЗ 22Н-2653	Чеченино - п/л "Красная Гвоздика"	2,688	2,688	
46	22 ОП МЗ 22Н-2654	Подъезд к д. Абатурово от а/д М-7 "Волга"	0,672	0,672	
47	22 ОП МЗ 22Н-2655	Подъезд к д. Студенец от а/д М-7 "Волга"	1,104	0,860	0,244
48	22 ОП МЗ 22Н-2656	Подъезд к д. Горный Борок от а/д Подъезд к д. Горный Борок - с. Слободское - д. Доукино	0,950	0,950	
49	22 ОП МЗ 22Н-2657	Обход д. Прокошево	2,135	2,135	
50	22 ОП МЗ 22Н-2658	Чернышиха - Соколово	7,850	7,850	
51	22 ОП МЗ 22Н-2659	Подъезд к д. Фроловское от а/д Подъезд к курортному поселку Зеленый Город	3,065	3,065	
52	22 ОП МЗ 22Н-2660	Подъезд к д. Анкудиновка от а/д Восточный подъезд к г. Н.Новгород	4,090	4,090	
53	22 ОП МЗ 22Н-2661	Подъезд к д. Шмойлово от а/д Подъезд к д. Горный Борок - с. Слободское - д. Доукино	0,722	0,722	
54	22 ОП МЗ 22Н-2663	Ближнее Борисово - Румянцево	1,145	1,145	
55	22 ОП МЗ 22Н-2665	Подъезд к ж/д станции Анкудиновка от а/д М-7 "Волга"	0,890	0,890	
56	22 ОП МЗ 22Н-2666	Подъезд к д. Лапшлей от а/д Чернуха - Лапшлей - Саракуши	1,722	1,722	
57	22 ОП МЗ 22Н-2667	Подъезд к д. Ветчак от а/д Подъезд к д. Михальчиково - речной порт	1,050	1,050	
58	22 ОП МЗ 22Н-2668	Подъезд к д. Горяньково от а/д М-7 "Волга"	0,813	0,813	
59	22 ОП МЗ 22Н-2669	Подъезд к с. Татинец от а/д Подъезд к пансионату "Татинец"	0,921	0,921	

60	22 ОП МЗ 22Н-2670	Подъезд к причалу от а/д Подъезд к с. Безводное	0,850	0,850	
61	22 ОП МЗ 22Н-2671	Подъезд к садоводческому товариществу от а/д Подъезд к д. Малая Ельня	0,811	0,811	
62	22 ОП МЗ 22Н-2672	Подъезд к д. Караулово от а/д Подъезд к д. Подвалиха	0,682	0,682	
63	22 ОП МЗ 22Н-2673	Подъезд к д. Ржавка от а/д Восточный подъезд к г. Н.Новгород	1,230	1,230	
64	22 ОП МЗ 22Н-2674	Подъезд к жилому массиву в д. Подвалиха от а/д Подъезд к д. Подвалиха	0,775	0,775	
65	22 ОП МЗ 22Н-2675	Подъезд к п. Волжский от а/д Подъезд к с. Работки - с. Кадницы	0,340	0,340	
66	22 ОП МЗ 22Н-5008	Подъезд к курортному поселку Зеленый Город от а/д М-7 "Волга"	2,692	2,692	
67	22 ОП РЗ 22К-0007	Обход г. Кстово на участке а/д М- 7 "Волга"	14,501	14,501	
68	22 ОП РЗ 22К-0030	Восточный подъезд к г. Н.Новгород от а/д М-7 "Волга"	10,513	10,513	
69	22 ОП РЗ 22К-0031	Большая Ельня - Ольгино	8,459	8,459	
70	22 ОП РЗ 22К-0037	Кстово - Д.Константиново - а/д Н.Новгород - Саратов	24,570	24,570	
71	22 ОП РЗ 22К-0162	Работки - Порецкое	10,680	10,680	
72	22 ОП РЗ 22А-0008	Автомобильная дорога М-7 "Волга" на участке обхода г. Нижнего Новгорода (3 очередь, 1 пусковой комплекс)	14,685	14,685	
73	22 ОП РЗ 22К-0098	Подъезд к южной промзоне г. Кстово	2,531	2,531	
74	22 ОП МЗ 22Н-2676	Подъезд к д. Каменка	0,569	0,569	
75	22 ОП РЗ 22К-0099	Нижний Новгород - Афоново	0,675	0,675	
Итого по району:			321,880	321,636	0,244

Общая протяженность дорог регионального или межмуниципального значения проходящих по территории Кстовского муниципального района составляет около 321,9 км, из которых 321,6 км имеют твердое покрытие.

Основные транспортные перемещения по дорогам регионального значения осуществляются по автомобильным дорогам 22К-0162 Работки – Порецкое, 22А-0008 Автомобильная дорога М-7 «Волга» на участке обхода г. Нижнего Новгорода (3 очередь, 1 пусковой комплекс), 22К-0037 Кстово - Д.Константиново - а/д Н.Новгород – Саратов, 22К-0031 Большая Ельня – Ольгино, 22К-0030 Восточный подъезд к г. Н.Новгород от а/д М-7 «Волга», 22К-0007 Обход г. Кстово на участке а/д М-7 «Волга».

Показатель протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения проходящих по территории Кстовского муниципального района на конец

2017 г. составлял 656,3 км, из которых 397,9 км протяженности составляли автомобильные дороги с твердым покрытием.

1.2.2. Условия дорожного движения

Качество функционирования улично-дорожной сети напрямую связано с условиями движения транспорта на ней, определяя уровень её загрузки (отношение интенсивности движения к пропускной способности участка дороги), а также уровень обслуживания (комплексный показатель экономичности, удобства и безопасности движения).

В целом улично-дорожная сеть Кстовского муниципального района обеспечивает комфортные условия перемещения транспорта. Загрузка, как правило, не превышает 60 %. Предзаторовые, а иногда и заторовые, ситуации возникают в местах пересечения основных каркасных магистралей в пиковые периоды.

1.2.3. Уровень безопасности дорожного движения

Проблема безопасности дорожного движения приобрела особую остроту в последнее время. Согласно полученным исходным данным в целом аварийность на территории Кстовского муниципального района снижается. Однако, по отдельным показателям наблюдается рост, например, по числу погибших людей в ДТП. Наиболее частым видом дорожно-транспортного происшествия (ДТП) является столкновение транспортных средств и наезд на пешехода. Распределение всех ДТП по видам представлено на рисунке 1.2.3.1. Основными причинами совершения нарушений в области дорожного движения являются низкий общий уровень правосознания, отсутствие адекватного понимания участниками движения причин возникновения ДТП, недостаточное вовлечение населения в деятельность по предупреждению дорожно-транспортного травматизма. Высоким (удельный вес 30,8% в 2017 году) остается число ДТП, которым сопутствовали неудовлетворительные дорожные условия. Возросло на количество ДТП в местах их концентрации. Наблюдается рост ДТП по следующим причинам: отсутствие дорожных знаков, неправильное применение дорожных знаков, неисправность светофора, отсутствие освещения, неисправное освещение.

На неудовлетворительном уровне остается ситуация с детским травматизмом, продолжается последовательный рост дорожно-транспортных происшествий с участием детей, увеличивается количество раненых в них детей.

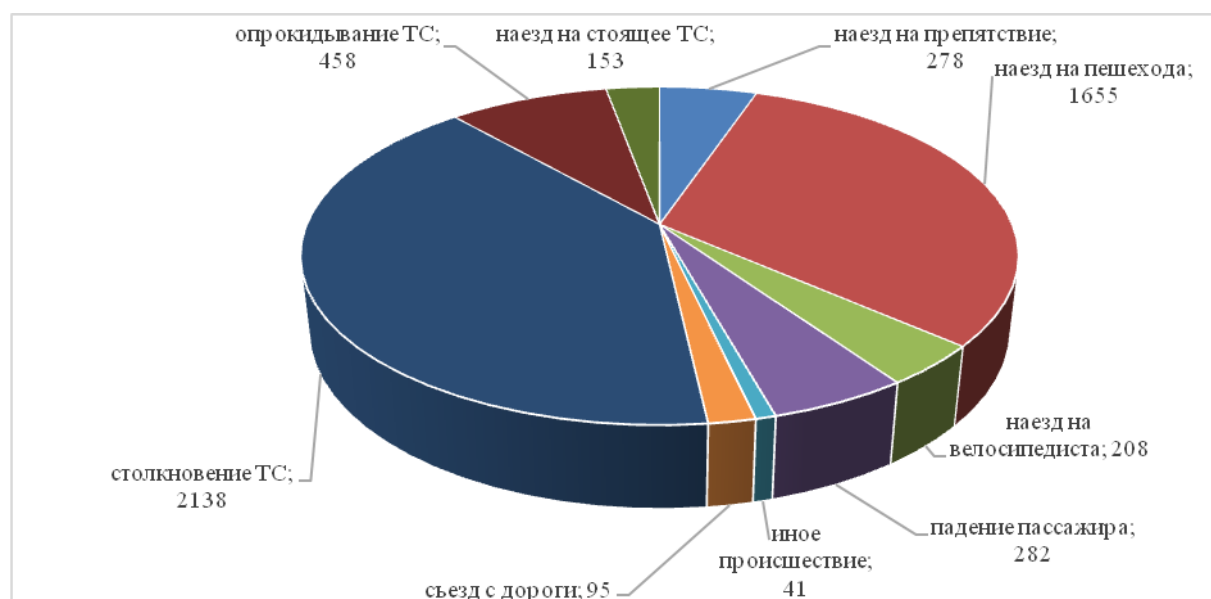


Рис. 1.2.3.1 Распределение ДТП по видам за 2017 г.

1.2.4. Городской и пригородный транспорт общего пользования

Городской и пригородный пассажирский транспорт Кстовского муниципального района представлен автобусами и маршрутным такси.

В настоящее время в Кстовском муниципальном районе действует 14 автобусных маршрутов регулярных перевозок, включая 2 городских и 12 пригородных маршрута. Протяженность маршрутной сети составляет 330,6 км. Реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом общего пользования с указанием остановочных пунктов в Кстовском муниципальном районе представлен в таблице 1.2.4.1, схема маршрутов – рисунок 1.2.4.1.

На территории Кстовского муниципального района перевозку пассажиров по муниципальным маршрутам регулярного сообщения осуществляют 2 индивидуальных предпринимателя (таблица 1.2.4.2). Инвентарный парк подвижного состава представлен автобусами малой и средней вместимости.

Таблица 1.2.4.2

Перечень автотранспортных предприятий на территории Кстовского муниципального района

№ п/п	Наименование перевозчика	Количество подвижного состава, ед	Количество обслуживаемых маршрутов, ед	Адрес и месторасположение
1	ИП Носов М.П.	32	13	607650, Нижегородская область, г. Кстово, ул. Куйбышева, д.17
2	ИП Сизов М.Ю.	5	1	607650, Нижегородская область, г. Кстово, пр. Победы, д.10, кв.10

Также на территории района осуществляют движение 33 школьных маршрутов (таблица 1.2.4.3).

Таблица 1.2.4.3

Маршруты движения школьных автобусов на территории Кстовского муниципального района

№ п/п	Наименование общеобразовательной организации	Маршрут	Транспортное средство
1	МБОУ Ждановская СШ	П. Ждановский – с. Черемисское – д. Фроловское – д. Крутая – п. Ждановский	ПАЗ 32053
		П. Ждановский – с. Черемисское – д. Фроловское – п. Ждановский	
		П. Ждановский – с. Малая Ельня – п. Ждановский	
		П. Ждановский – с. Большая Ельня – с. Ржевка - п. Ждановский	
2	МБОУ Ближнеборисовская СШ	С. Бл. Борисово – п. Дружный – п. Комсомольский – с. Вязовка – с. Бл. Борисово	ПАЗ 423470
		с. Бл. Борисово – п. Дружный – с. Бл. Борисово	
		с. Бл. Борисово – д. Румянцево – с. Бл. Борисово	
3	МБОУ Безводнинская СШ	с. Безводное – г. Кстово – с. Зименки – с. В. Враг – с. Безводное	ПАЗ 32053-70
		с. Безводное – с. Зименки – с. В. Враг – с. Михальчиково – д. Карабатово – г. Кстово - с. Безводное	
4	МБОУ Большемокринская СШ	с. Бол. Мокрое – с. Семеть – д. Кривая Шелокша – с. Бол. Мокрое	ПАЗ 32053-70
		с. Бол. Мокрое – д. Елховка – п. Гринвинланж – КП «Журавли» - ТСМГ «Дружба» - с. Чаглава – с. Бол. Мокрое	
		с. Бол. Мокрое – с. Н. Ключищи – с. Бол. Мокрое	
5	МБОУ Запрудновская СШ	с. Запрудное – с. Прокошево – с. Слободское – с. Запрудное	ПАЗ 32053

		с. Запрудное – д. Горяньково – с. Варварское – с. Запрудное	
		с. Запрудное – с. Шава – лаг. Лесная сказка – с. Запрудное	
6	МБОУ Работкинская СШ	с. Работки – с. Чернышиха – с. Лавровка – п-т Татинец – д. Малиновка – д. Абатурово – д. Чеченино – с. Работки	ПАЗ 32053-70
		с. Работки – п. Волжский – с. Работки	
		с. Работки – п. Волжский – с. Работки	
7	МБОУ Прокошевская ОШ	с. Прокошево – д. Толмачево – с. Прокошево	ГАЗ 322132
8	МБОУ Подлесовская ОШ	с. Подлесово – д. Горный Борок – с. Подлесово	ПАЗ 423470
		с. Подлесово – с. Слободское – с. Подлесово	
9	МБОУ Новоликеевская СШ	с. Новоликеево – д. Студенец – с. Ветчак – д. Подвалиха – д. Карабатово – с. Новоликеево	ПАЗ 32053-70
		с. Новоликеево – с. Тостобино – с. Новоликеево	
		с. Новоликеево – д. Караулово – с. Новоликеево	
10	МБОУ СШ с.п. Селекционная станция	п. Селекция – д. Ройка – п. Селекция	ПАЗ 32053-70
		п. Селекция – д. Козловка – п. Селекция	
		п. Селекция – пос. Опытный – п. Селекция	
		п. Селекция – с. Федяково – п. Селекция	
11	МБОУ Шелокшанская ОШ	п. Шелокша – с. Шелокша, ул. Северная, ул. Полевая, ул. Тепличная – д. Новониколаевка – д. Вердеево – с. Шелокша	ПАЗ 32053-70
		п. Шелокша – с. Шелокша, ул. Лесная – д. Майдан – с. Шелокша	
12	МБОУ Чернухинская СШ	С. Чернуха – с. Лапшлей – д. Владимировка – д. Ключищи – с. Чернуха	ПАЗ 32053-70
		С. Чернуха – с. Ст. шелокша – д. Майдан – с. Чернуха	
13	МБОУ Чернышихинская ОШ	Д. Чернышиха – д. Игумново – с. М. Лебедево – д. Абатурово – д. Чернышиха	ПАЗ 32053-70

В таблице 1.2.4.4 приведена характеристика маршрутной сети городского и пригородного пассажирского транспорта общего пользования на территории Кстовского муниципального района в существующих условиях.

Таблица 1.2.4.4

Характеристика маршрутной сети городского и пригородного пассажирского транспорта общего пользования в Кстовском муниципальном районе в существующих условиях

№ п/п	Наименование	Существующее положение
1	Протяженность маршрутной сети, км	330,6
2	Количество городских и пригородных маршрутов	14
3	Инвентарный парк подвижного состава, ед.	37
4	Коэффициент выпуска подвижного состава, %	71
5	Подвижность населения, поездок на 1 жителя в год	269
6	Пассажирооборот за 2017 год, пасс. км	48203
7	Средняя дальность поездки, км	9,89



Рис. 1.2.4.1. Схема муниципальной сети общественного транспорта Кстовского муниципального района

Таблица 1.2.5.1

Реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом на территории
Кстовского муниципального района Нижегородской области

№ п/п	Порядковый номер маршрута	Наименование маршрута	Наименования промежуточных пунктов маршрута	Наименования улиц, автомобильных дорог, по которым осуществляется движение транспортных средств между остановочными пунктами по маршруту	Протяженность маршрута, км	Порядок посадки и высадки пассажиров	Класс и количество транспортных средств	Наименование перевозчика, осуществляющего перевозки по маршруту
1	101	Кстово - Зелецино	Кстово а/с, пр. Рачкова, м-н Райцентр, пл. Ленина, ул. Театральная, Продукты (пл. Мира), Детский мир (Ежик), Вишенки, Кудьма, АБЗ, ЗЖБК, Перлит, По требованию, База, Сады, Магазин, Зелецино	ул. Зеленая, М-7 «Волга», пр. Рачкова, пр. Победы, ул. 40 лет Октября, а/д Кстово - Д. Константиново-а/д Н. Новгород - Саратов, Подъезд к д. Зелецино, от а/д Кстово - Д. Константиново - а/д Н.Новгород - Саратов	10,9	в установленных остановочных пунктах	М2, М3, автобус среднего класса 1 единица, автобус малого класса 2 единицы	ИП Носов М.П.
2	110	Кстово - Владимировка	Кстово а/с, ул. Магистральная, ул. Театральная, Продукты (пл. Мира), Детский мир (Ежик), Вишенки, Нагорный, Кудьма, пов. Южный, пов. Мокрое, ТСБ, Гл. проходная, пов. ТЭЦ, сады Каменка, Каменки, Тепличный, Шелокша 1, д.	ул. Зеленая, М-7 «Волга», ул. 40 лет Октября, а/д Кстово – Д. Константиново - подъезд к садам, БВК от а/д 22 ОП РЗ 22К-0037 Кстово - Д Константиново, подъезд сады Каменка от а/д 22 237 ОП МЗ 22 Н-2609 "подъезд к с. Семеть от а/д Кстово - Б. Мокрое, Вязовка, а/д 22 ОП	27,8	в установленных остановочных пунктах	М3, автобус среднего класса -2 единицы; автобус малого класса-2 единица	ИП Носов М.П.

			Новониколаевка, с. Вередеevo, Шелокша 2, 2-ой участок, сады Майдан, Майдан, Школа, Чернуха (контора), Чернуха, пов. Лапшлей, Ключищи, Мешиха, Сады, Владимировка	М3 22Н-2610 Шолокша - Вередеevo от а/д Кстово - Д. Константиново, а/д Н. Новгород - Саратов				
3	T-110	Кстово - Чернуха - Лапшлей	Кстово а/с, ул. Магистральная, ул. Театральная, Продукты (пл.Мира), Детский мир (Ежик), Вишенки, Нагорный, Кудьма, пов. Южный, пов. Мокрое, ТСБ, Гл. проходная, пов. ТЭЦ, Каменки, Тепличный, Шелокша 1, Шелокша 2, 2-ой участок, сады Майдан, Майдан, Школа, Чернуха (контора), Чернуха, пов. Лапшлей, Лапшлей	ул. Зеленая, М-7 «Волга», ул. 40 лет Октября, а/д Кстово - Д. Константиново - а/д Н. Новгород - Саратов, а/д Чернуха - Лапшлей - Саракуши, Подъезд к д. Лапшлей от а/д Чернуха - Лапшлей - Саракуши	26,8	в установленных остановочных пунктах	М2, автобус особо малого класса - 3 единицы	ИП Носов М.П.
4	114	Кстово - Безводное	Кстово а/с, ул. Магистральная, ул. Ступишина, ул. Ступишина д.13, Торговый дом «Людмила», В. Враг, Магазин, Сады Прибой, Зименки, НИРФИ, Сады Лобково, По требованию, ИПФРАН, Гора,	ул. Зеленая, М-7 «Волга», ул. Ступишина, Подъезд к с. Безводное от а/д М-7 «Волга», (Подъезд к причалу от а/д Подъезд к с. Безводное)	12,4 (14,0 летний период)	в установленных остановочных пунктах	М3, автобус малого класса - 3 единицы	ИП Носов М.П.

			Безводное низ (летний период), ул. Больничная, Безводное с/с					
5	120	Кстово - Михальчиково	Кстово а/с, ул. Магистральная, Агат, Караулово, Подвалиха, Кладбище, пов. Студенец, Сады, пов. Карботово, По требованию, Михальчиково	ул. Зеленая, М-7 «Волга», Подъезд к д. Михальчиково - Речной порт от а/д М-7 «Волга»	12,0	в установленных остановочных пунктах	М2, автобус особо малого класса - 1 единица М3 автобус малого класса - 1 единица	ИП Носов М.П.
6	130	Кстово - Семеть	Кстово а/с, ул. Магистральная, ул. Театральная, Продукты (пл. Мира), Детский мир (Ежик), Вишенки, Нагорный, Кудьма, пов. Южный, пов. Мокрое, КПАП, з/д Минвата, ГРНУ, Подстанция, Площадь с. Мокрое, Мокрое (Валдаи), По Требованию, пов. Семеть, Семеть, Кривая Шелокша (летний период)	ул. Зеленая, М-7 «Волга», ул. 40 лет Октября, а/д Кстово - Д. Константиново - а/д Н. Новгород - Саратов, а/д Кстово - Мокрое - Вязовка, Подъезд к с. Семеть от а/д Кстово - Мокрое - Вязовка	21,1 (24,0 летний период)	в установленных остановочных пунктах	М3, автобус малого класса - 2 единицы	ИП Носов М.П.
7	132	Кстово - Ликеево	Кстово а/с, ул. Магистральная, Агат, По требованию, Караулово, Подвалиха КРС, Ликеево, Ликеево (контора)	ул. Зеленая, М-7 «Волга», Подъезд к д. Новоликеево от а/д М-7 «Волга»	9,7	в установленных остановочных пунктах	М3, автобус среднего класса - 1 единица; автобус малого класса - 2 единицы	ИП Носов М.П.
8	138	Кстово - Подлесово - Слободское - Прокошево	Кстово а/с, ул. Магистральная, Агат, Подвалиха, Студенец, Ветчак,	ул. Зеленая, М-7 «Волга», Подъезд к д. Горный Борок - с. Слободское - д.	56,1	в установленных остановочных пунктах	М3, автобус малого класса - 4 единицы	ИП Носов М.П.

		Волжский Работки -	Починки, Сады Кудьма, пов. Борок, Сады, Горный Борок, пов. Шмойлово, Подлесово, Выездное, Слободское, Доукино, Толмачево, Прокошево, Запрудное, Горяньково, Варварское, Голошубиха, Волжский, Работки	Доукино от а/д М-7 «Волга», Подъезд к Подлесовской птицефабрике от а/д Подъезд к д. Горный Борок - с. Слободское - д. Доукино, Подъезд к д. Ст. Ключищи - д. Подлесово от а/д Кстово - д. Константиново - а/д Н. Новгород - Саратов, Подъезд к с. Выездное от а/д Подъезд к д. Ст. Ключищи - д. Подлесово, а/д Запрудное - Толмачево, а/д Подъезд к д. Прокошево - с. Ляписи от а/д Запрудное - Толмачево; Подъезд к с. Работки - с. Кадницы от а/д М-7 «Волга», Подъезд к д. Голошубиха от а/д М-7 «Волга»				
9	152	Кстово – Волжский Работки - Игумново	Кстово а/с, ул. Магистральная, Агат, Подвалиха, Студенец, Ветчак, Починки, Сады Кудьма, пов. Борок, пов. Шава, пов. Шава, пов. Кадницы, Запрудное, Горяньково, пов. Варварское, Голошубиха,	ул. Зеленая, М-7 «Волга», Подъезд к д. Лавровка от а/д М-7 «Волга», Работки - Порецкое, Чернышиха - Соколово, Подъезд к д. Слопинец от а/д М-7 «Волга», Подъезд к д. Чеченино от а/д М-7 «Волга», Подъезд к с. Работки - с.	47,0	в установленных остановочных пунктах	МЗ, автобус малого класса - 4 единицы	ИП Носов М.П.

			Волжский, Работки, Поляны, Лавровка, Подстанция, Чеченино, Абатурово, Заправка, Чернышиха, Игумново, Соколово	Кадницы от а/д М-7 «Волга», Подъезд к д.олошубиха от а/д М-7 «Волга», Подъезд к с. Шава - п. Ленинская Слобода от а/д М-7 «Волга»				
10	180	Кстово – Волжский Работки Татинец	Кстово а/с, ул. Магистральная, Агат, Подвалиха, Студенец, Ветчак, Починки, Сады Кудьма, пов. Борок, пов. Шава, пов. Кадницы, Запрудное, Горяньково, Варварское, Голошубиха, Волжский, Работки, Чеченино, Абатурово, Заправка, Малиновка, Татинец	ул. Зеленая, М-7 «Волга», Подъезд к пансионату «Татинец» от а/д М-7 «Волга», Подъезд к д. Чеченино от а/д М-7 «Волга», Подъезд к с. Работки - с. Кадницы от а/д М-7 «Волга», Подъезд к д. Голошубиха от а/д М-7 «Волга», Подъезд к с. Кадницы - п. Ленинская Слобода от а/д М-7 «Волга»	46,7	в установленных остановочных пунктах	М3, автобус малого класса - 2 единицы	ИП Носов М.П.
11	T-272	Кстово - СТЦ МЕГА	м-н Райцентр, пл Ленина, ул. Театральная, Продукты (пл. Мира), Мечта, Детский мир (Ежик), 2 ой м-он, 3 м-он, школа Самбо, Кстово а/с, Лесная, По требованию, Земляника, Поворот ст. Кстово, Птицефабрика, Пов. Зел. город, Опалиха, По	пр. Победы, ул.40 Лет Октября, ул. Зеленая, а/д М-7 «Волга», Восточный подъезд к г. Н. Новгороду, а/д Большая Ельня - Ольгино, Подъезд к СТЦ МЕГА	19,1	в установленных остановочных пунктах	М2, автобус особо малого класса – 1 единица, М3, автобус малого класса - 4 единицы	ИП Носов М.П.

			требованию, п. Ждановский, СПК Ждановский, Б. Ельня, Дет. санаторий, СТЦ МЕГА					
12	T-272a	Кстово - СТЦ МЕГА	м-н Райцентр, пл Ленина, ул. Театральная, Продукты (пл. Мира), Мечта, Детский мир (Ежик), 2 м-он, 3 м- он, школа Самбо, Кстово а/с, Лесная, По требованию, Земляника, Поворот ст. Кстово, Птицефабрика, Пов. Зел. город, Опалиха, По требованию, п. Ждановский, СПК Ждановский, Б. Ельня, Дет. санаторий, СТЦ МЕГА	пр. Победы, ул.40 Лет Октября, ул. Зеленая, а/д М-7 «Волга», Восточный подъезд к г. Н. Новгороду, а/д Большая Ельня - Ольгино, Подъезд к СТЦ МЕГА	19,1	в установленных остановочных пунктах	М2, М3, автобус среднего класса - 1 единица, автобус малого класса - 5 единиц	ИП Носов М.П.
13	6	п. Приволжский - ФОК	Ул. Народная, пр. Кап. Рачкова - пр. Победы (кафе «Отдых»), ул. Магистральная, - автостанция - Школа Самбо - 3-й м-он - 2-ой м-он - Культтовары - Мечта - пл. мира ул. Жуковского - Тех. училище - 6-я школа - Рынок - ул. Театральная- Поликлиника - ул. Талалушкина -	Ул. Народная - пр. Кап. Рачкова - пр. Победы - участок федеральной автомобильной дороги М-7 «Волга» - ул. Зеленая - ул. 40 лет Октября - ул. Герцена - ул. Чванова - ул. Театральная - ул. Талалушкина - пр. кап. Рачкова - пр. Победы - участок федеральной автомобильной	12,6	в установленных остановочных пунктах	М2, автобус особо малого класса – 2 единицы, М3, малого класса 1 единица	ИП Носов М.П.

			Турецкий хлеб - пр. Рачквва - пр. Победы - ул. Магистральная - ул. Ступишина - 8-ой м-он	дороги М-7 «Волга» - ул. Ступишина - подъездная дорога к ФОКу				
14	1 Т	Откормочный – Нагорный Откормочный – Нагорный (летний период) до садов	пл. Жданова - Больница - Библиотека - ул. 1 Мая - Раймаг - ул. Береговая - ул. Новая - Лесная - Автостанция - Магистральная - Ласточка - пл. Мира - Мечта - Детский мир - с. Вишенки – Нагорный пл. Жданова - Больница - Библиотека - ул. 1 Мая - Раймаг - ул. Береговая - ул. Новая - Лесная - Церковь - ул. Профсоюзная – военное училище - пр. кап. Рачкова - пр. Победы (кафе «Отдых») - пл. Ленина - Ласточка - пл. Мира - Мечта - Детский мир - с. Вишенки - Нагорный - Кудьма - АБЗ - п. Мокрое - ТСБ - гл. проходная - по требованию - ТЭЦ - БВК - сады «Березка» - сады «Отдых»	ул. Котовского - ул. Советская - ул. 1 Мая - ул. Октябрьская - ул. Береговая - участок федеральной автомобильной дороги М-7 «Волга» - ул. 40 лет Октября - Участок а/д общего пользования регионального значения Нижегородской области 22 ОП РЗ 22К-0037 «Кстово - Дальнее Константиново - Р-158 Нижний Новгород - Саратов» до п. Нагорный - ул. Котовского - ул. Советская - ул. 1 Мая - ул. Октябрьская - ул. Береговая - участок федеральной автомобильной дороги М-7 «Волга» - пр. кап. Рачкова - пр. Победы - ул. 40 лет Октября - Участок а/д общего пользования регионального значения Нижегородской	9,3 (18,8 летний период)	в установленных остановочных пунктах	М2, особо малого класса 2 единицы М3, автобус малого класса 4 единицы	ИП Сизов М.Ю.

				области 22 ОП РЗ 22К-0037 «Кстово - Дальнее Константиново - Р- 158 Нижний Новгород - Саратов» - Участок а/д от съезда с а/д «Кстово - д. Константиново - а/д Н. Новгород - Саранск» на км 7- 685 (справа) мимо Новогорьковской ТЭЦ до границы г. Кстово у эстакады этиленопровода, с ответвлением до отдельного поста 131-й пожарной части 13 ОГПС				
--	--	--	--	--	--	--	--	--

1.2.5. Грузовой автомобильный транспорт и терминально-складская инфраструктура

Основным объектом грузогенерации и грузопоглощения являются следующие объекты хозяйственной деятельности: объекты сельскохозяйственного производства, почтовые отделения, банки, магазины розничной торговли, полигоны ТБО. Производственные и торговые территории представлены действующими объектами: Гипермаркет «Ашан» (Нижегородская область, Кстовский р-н, д. Федяково, СТЦ «Мега»); Гипермаркет «ИКЕА» и «ОБИ» (Нижегородская область, Кстовский р-н, д. Федяково, СТЦ «Мега»); Логистический центр «Алиди» (Нижегородская область, Кстовский р-н, п. Ждановский, 600 м. западнее); Магазин «Ордер» (Нижегородская область, город Кстово, ул. Магистральная, д.53); Универмаг «Евроспар» (Нижегородская область, город Кстово, пл. Ленина, д.5 ТЦ «Атолл»); Семейный гипермаркет «Магнит» (Нижегородская область, город Кстово, пл. Ленина, д.5-а ТЦ «Пирамида»); ООО «Кстовский индустриальный парк 1» (г. Кстово, ул. Магистральная); ООО «РусВинил», ООО «Сибур-Кстово», ООО «Эр Ликид Кстово» (Нижегородская область, г. Кстово, промзона); ООО «Чернышихинский мясокомбинат» (Нижегородская область, Кстовский район, д. Чернышиха); ООО «Молочный завод «Приволжский» (Нижегородская область, г. Кстово, пос. Приволжский).

1.2.6. Велосипедная и пешеходная инфраструктура

Велосипедная инфраструктура на территории Кстовского муниципального района отсутствует. Велосипедисты передвигаются по проезжей части или обочине согласно правилам дорожного движения.

Для передвижения пешеходов тротуары не предусмотрены. Пересечения проезжей части с пешеходными дорожками выполнены в виде одноуровневых пешеходных переходов.

1.2.7. Парковочное пространство

В качестве мест постоянного хранения автотранспорта используются внутривозовые территории, гаражи, а также околотротуарная зона проезжей части. Для временного хранения автомобилей также используется краевая зона проезжей части или внутриквартальная территория вблизи деловых центров и других объектов притяжения. Согласно полученным исходным данным в Кстовском муниципальном районе наблюдается ограниченная обеспеченность местами для парковки у объектов тяготения и дефицит парковочного пространства на территориях постоянного проживания граждан. В настоящее время платные парковочные зоны вдоль проезжей части, а также платные внеуличные парковки отсутствуют. Многоуровневых внеуличных парковок, находящихся в муниципальной собственности, нет.

На территории г. Кстово имеется три специализированные стоянки для задержанных транспортных средств.

1.2.8. 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 пр.;
- 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 N 1734-р;
- Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам 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. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Объемы финансирования транспортной инфраструктуры муниципального района отражены в программных документах, регламентирующих мероприятия развития, совершенствования и поддержания нормативного состояния транспортной системы муниципального образования, таких как:

- муниципальная программа «Содержание и ремонт автомобильных дорог вне границ населенных пунктов поселений в границах Кстовского муниципального района, повышение безопасности дорожного движения в Кстовском муниципальном районе на период 2015 - 2017 гг.», утвержденная постановлением администрации Кстовского муниципального района от 17.12.2014 №3077 (с последующими изменениями).
- План реализации государственной программы «Развитие транспортной системы Нижегородской области» на 2018 год и плановый период 2019- 2020 годов, утвержденный приказом Министерства транспорта и автомобильных дорог Нижегородской области от 28.12.2017 г. №254/од и т.д.

Согласно рассмотренной муниципальной программе Кстовского района, финансирование дорожного хозяйства в период 2015 – 2017 гг. велось по следующим направлениям:

- содержание автомобильных дорог вне границ населенных пунктов поселений в границах Кстовского муниципального района, включая ямочный ремонт и паспортизацию дорог;
- ремонт муниципальных автодорог вне границ населенных пунктов поселений в границах Кстовского муниципального района;
- затраты на содержание подведомственных учреждений (МКУ «Кстовские дороги» и МКУ «Дороги КМР»).

Объемы финансирования мероприятий дорожной отрасли, согласно рассмотренной программе, составили на период 2015 – 2017 гг. - 20,24 млн руб., в среднем по 6,75 млн руб. ежегодно.

Наибольшие объемы бюджетных ассигнований в 2015 - 2017 годах были запланированы на мероприятия по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них: объемы финансирования по этому направлению достигли 61% от всего предполагаемого объема финансирования программы, на

мероприятия по ремонту было направлено около 16% от всего объема финансирования по программы (табл. 1.4.1).

Таблица 1.4.1

Распределение бюджетных ассигнований по направлениям финансирования дорожной отрасли района, согласно программе «Содержание и ремонт автомобильных дорог вне границ населенных пунктов поселений в границах Кстовского муниципального района, повышение безопасности дорожного движения в Кстовском муниципальном районе на период 2015 - 2017 гг.», тыс. руб.

Наименование направлений финансирования	2015 г.	2016 г.	2017 г.	ВСЕГО
Дорожное хозяйство – всего, в том числе по направлениям:	3 669,50	7 928,70	8 643,80	20 242,00
Содержание автомобильных дорог вне границ населенных пунктов поселений в границах Кстовского муниципального района	150,00	6 091,78	6 027,63	12 269,41
Ремонт муниципальных автодорог вне границ населенных пунктов поселений в границах Кстовского муниципального района	1 023,85	1 836,92	327,23	3 187,99
Повышение безопасности дорожного движения в Кстовском муниципальном районе	0,00	0,00	537,50	537,50
Затраты на содержание МКУ «Кстовские дороги», МКУ «Дороги КМР»	2 495,65	0,00	1 751,45	4 247,10

Источник: Муниципальная программа «Содержание и ремонт автомобильных дорог вне границ населенных пунктов поселений в границах Кстовского муниципального района, повышение безопасности дорожного движения в Кстовском муниципальном районе на период 2015 - 2017 гг.», утвержденная постановлением администрации Кстовского муниципального района от 17.12.2014 №3077 (с последующими изменениями)

Согласно Плану реализации государственной программы «Развитие транспортной системы Нижегородской области» на 2018 год и плановый период 2019- 2020 годов, на выполнение работ по содержанию автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них в Кстовском районе планируется выделение средств из областного бюджета в размере 363,32 млн руб. (табл.1.4.2).

Таблица 1.4.2

Распределение бюджетных ассигнований по направлениям финансирования дорожной отрасли района, согласно Плану реализации государственной программы «Развитие транспортной системы Нижегородской области» на 2018 год и плановый период 2019- 2020 годов, тыс. руб.

Наименование направлений финансирования	2018 г.	2019 г.	2020 г.	ВСЕГО
Дорожное хозяйство – всего, в том числе по направлениям:	115	120	126	363
Выполнение работ по содержанию автомобильных дорог	896,70	810,90	609,90	317,50
Выполнение работ по содержанию искусственных сооружений	107	111	117	335
	000,00	678,30	038,90	717,20
	8 896,70	9 132,60	9 571,00	27 600,30

Источник: План реализации государственной программы «Развитие транспортной системы Нижегородской области» на 2018 год и плановый период 2019- 2020 годов, утвержденный приказом Министерства транспорта и автомобильных дорог Нижегородской области от 28.12.2017 г. №254/од

1.5. Описание натуральных исследований

1.5.1. 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

Обследования транспортных потоков проводятся в часы-«пик».

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 камерально путем обработки видеосъемки и внесения сведений в специальные формы учета (рис. 1.5.1.1.).

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 от 2 до 6 тонн);
- Грузовой транспорт (грузоподъемностью от 6 до 8 тонн);
- Грузовой транспорт (грузоподъемностью от 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 1.5.1.1 приведен справочник транспорта для обеспечения корректной разбивки по видам транспортных средств.

Карточка учета интенсивности движения транспорта

Схема







На пересечении _____ с _____
 В направлении от _____ к _____
 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					

Рис. 1.5.1.1. Пример карточки учета интенсивности движения транспорта

Таблица 1.5.1.1

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	
Автопоезда (грузоподъемностью до 12 тонн)	до 12	

Марка, модель автомобиля	Грузоподъемность, тонн	Изображение
Автопоезда (грузоподъемность от 12 до 20 тонн)	12-20	
Автопоезда (грузоподъемность от 20 до 30 тонн)	20-30	
Автопоезда (грузоподъемность 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 включать в себя не более 1 часа обследования.
 - В случае нехватки места в карточке следует продолжать 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 остановочный 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. 1.5.1.2) следует прикладывать фото таблички с перечнем проходящих маршрутов и их расписанием движения.

- личный опрос водителей автотранспортных средств разного типа;
- телефонный опрос водителей автотранспортных средств разного типа;
- телефонный опрос предприятий;
- телефонный опрос населения;

Объем выборки (количество респондентов):

- 4 037 человек – телефонный опрос населения;
- 900 водителей грузовых автомобилей;
- 100 водителей автобусов;

- 302 предприятия, расположенных на территории Нижегородской агломерации, которые потенциально могут использовать автомобильные дороги Нижегородской агломерации для перевозки грузов (сырья, топлива, готовой продукции).

Общий объем выборки составляет 5 339 респондентов.

Социологическое исследование было проведено в августе 2018 г. компанией ООО «Агентство Социальной Информации Санкт-Петербург».

Результаты социологического опроса населения приведены в Приложении А.

1.6. Транспортное моделирование существующего положения

PTV Visum 17 представляет собою информационно-аналитическую систему, которая позволяет осуществлять стратегическое и оперативное транспортное планирование, прогнозирование интенсивностей движения, обоснование инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры, оптимизацию транспортных систем городов и регионов, а также систематизацию, хранение и визуализацию транспортных данных. Программный комплекс PTV Visum 17 интегрирует всех участников движения (автомобили, различные классы грузовиков, общественный транспорт, пешеходов и прочее) в единую математическую транспортную модель. Система объединяет геоинформационные, статистические данные в единую многоуровневую базу данных.

1.6.1. Методика создания транспортной модели

Моделирование транспортных потоков состоит из двух основополагающих моделей – модели транспортного предложения и модели транспортного спроса (рис. 1.6.1.1).



Рис. 1.6.1.1 Структура транспортной модели

Модель транспортного предложения – это транспортная сеть, состоящая из узлов (перекрестков, развязок и т.д.) и соединяющих их ребер (улиц, дорог и т.д.),

предоставляющая возможность перемещения для участников транспортного движения и описывающая затраты на эти перемещения. Модель транспортного предложения также включает информацию об остановках и маршрутах общественного транспорта.

Модель спроса на транспорт описывает перемещения качественно и количественно и учитывает причины возникновения и выбор цели транспортного потока, выбор транспортного средства и выбор пути.

Базовым понятием и целью построения транспортной модели является определение интенсивностей движения (пассажиропотоков) на улично-дорожной сети. Модель позволяет формировать обоснованные прогнозы изменения транспортных ситуаций с учетом различных факторов, зависящих от социально-экономического развития региона или изменений в его транспортной инфраструктуре.

Алгоритм транспортной модели, описывающий основные взаимосвязи процессов при ее создании и использовании, представлен на рисунке 1.6.1.2.

Для построения транспортной модели Территории проектирования были использованы следующие исходные данные:

- транспортное районирование территории;
- данные графа транспортной сети;
- данные социально-экономической статистики;
- данные фактической интенсивности движения.

Данные графа транспортной сети

Построение сети осуществляется при помощи следующих элементов представления УДС в транспортной модели:

- отрезок – объект модели транспортного предложения, являющийся модельным образом элементарного участка автомобильной дороги, железной дороги, водного пути и т.д. Каждый отрезок характеризуется рядом геометрических параметров (длина, количество полос для движения автотранспортных средств, кривизна и др.) и динамических параметров (максимальная разрешенная скорость, пропускная способность), а также списком систем транспорта, для движения которых открыт данный отрезок;

- узел – объект модели транспортного предложения, являющийся модельным образом перекрестка, развязки, примыкания автомобильной дороги, стыковки железной дороги, водного пути и т.д.

Отрезки в транспортной модели всегда начинаются и заканчиваются в узлах. Узлы характеризуются следующими параметрами:

- организация дорожного движения;
- разрешенные/запрещенные повороты для вида транспорта;
- длительности разрешенных сигналов, задержка на совершение маневра (при наличии светофорного регулирования) и пр.

На каждом отрезке подробно описывается организация дорожного движения – наличие одностороннего движения, запрет для движения грузового транспорта разного типа, организация движения на перекрестках.

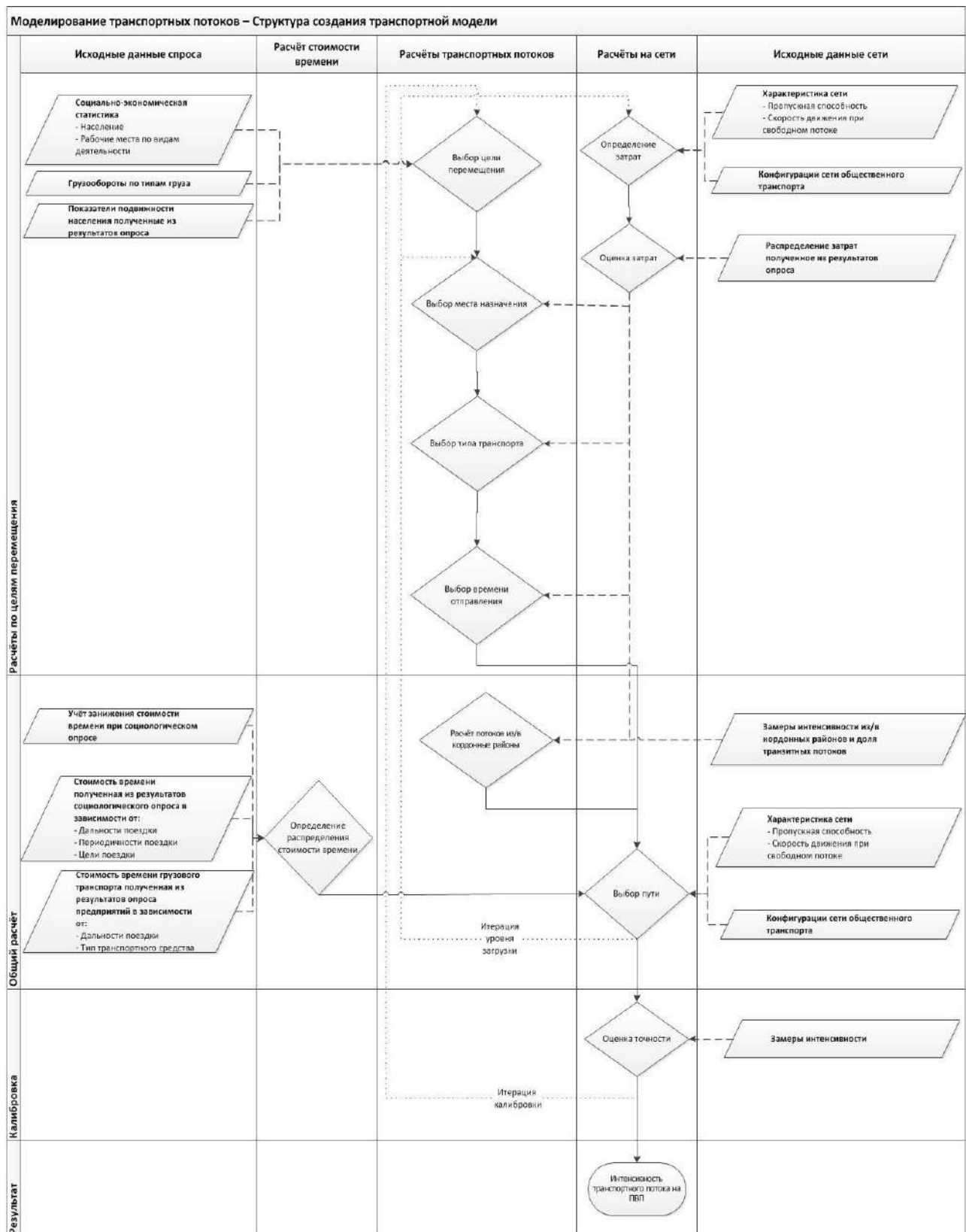


Рис. 1.6.1.2 Алгоритм создания транспортной модели

Для каждого узла в графе транспортной сети задаются следующие параметры:

- разрешенные/запрещенные маневры;
- пропускная способность в каждом направлении с учетом количества полос движения;
- допустимые виды транспорта;
- скорость движения в свободном потоке.

Различные виды транспорта (классы транспортных средств) в модели представляются при помощи систем транспорта. Каждая система транспорта

относится к одному или нескольким сегментам спроса. Сегменты спроса описывают поездки с использованием одной системы индивидуального транспорта и нескольких систем общественного транспорта различными группами людей и связаны с матрицами корреспонденций.

Ниже на рисунках 1.6.1.3-1.6.1.6 представлены улично-дорожная сеть, сформированная на основе геоинформационных данных и элементы транспортного графа с учитываемыми данными по организации дорожного движения.

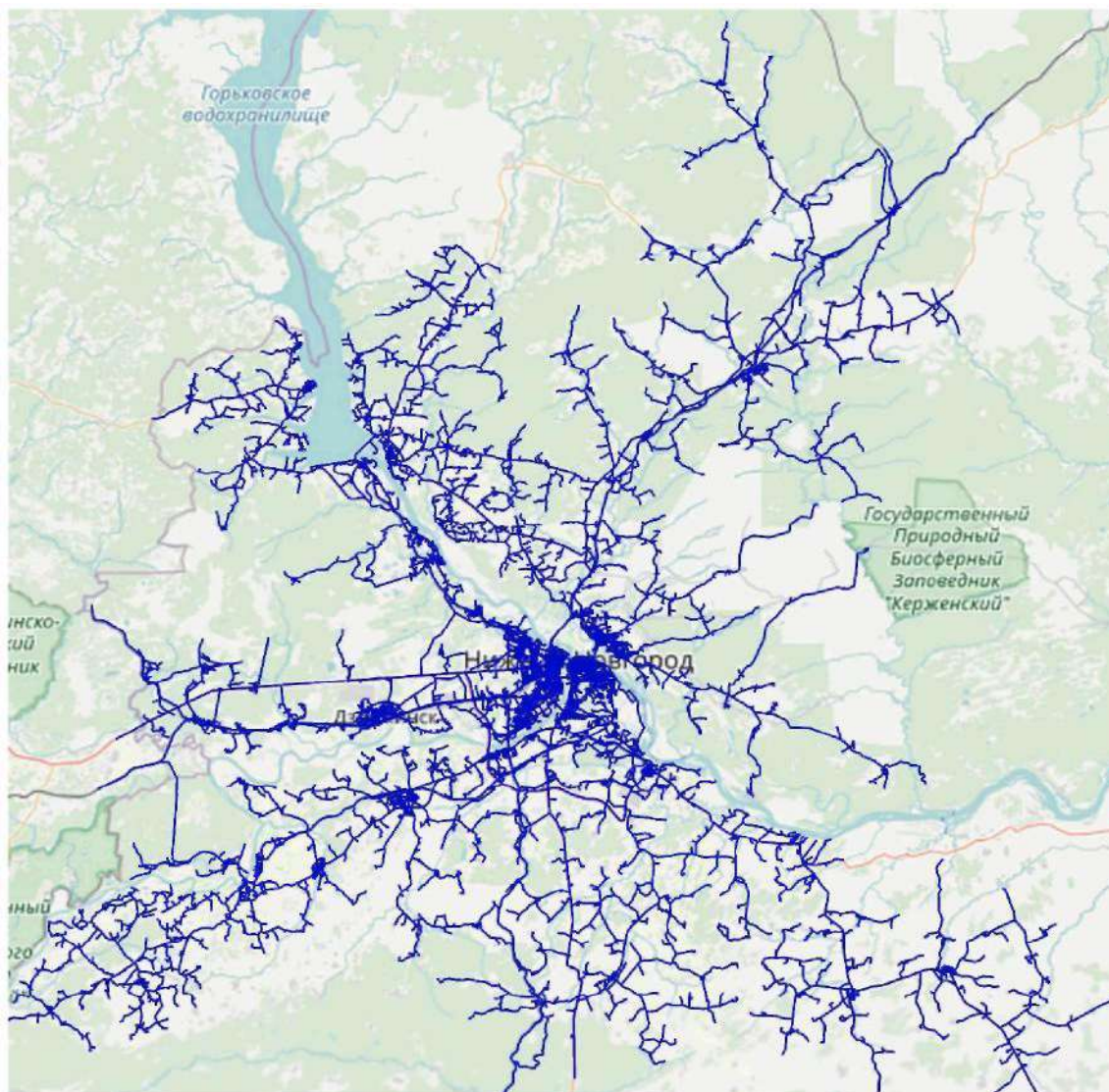


Рис. 1.6.1.3 Фрагмент транспортной сети области моделирования в PTV Visum 17

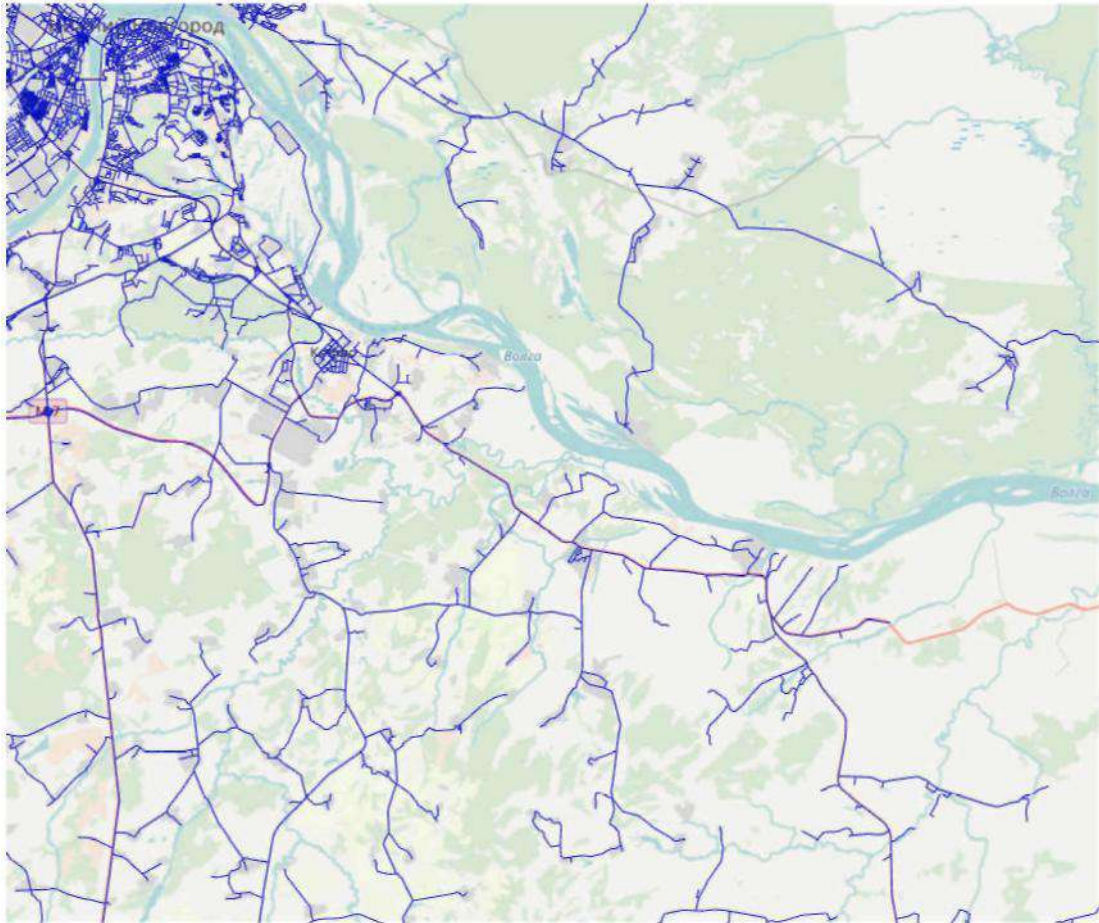


Рис. 1.6.1.4 Фрагмент транспортной сети области моделирования в PTV Visum

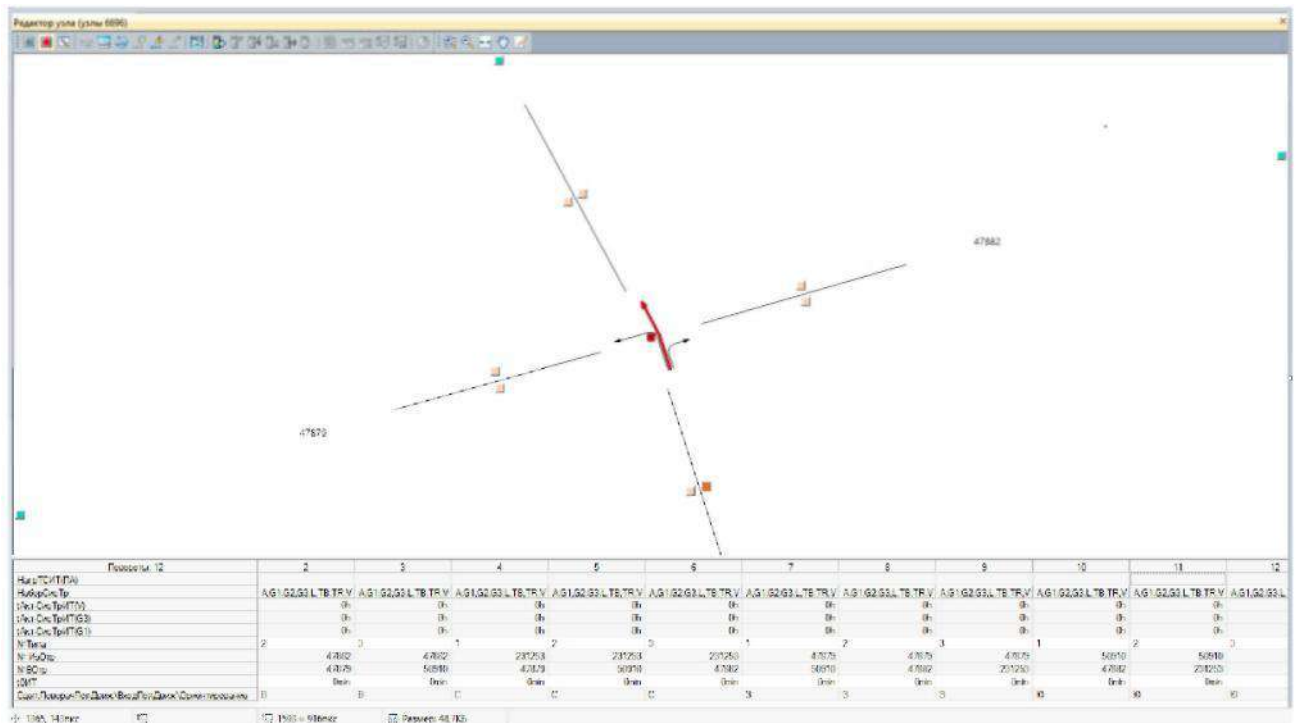


Рис. 1.6.1.5 Атрибуты отрезков с данными по организации движения

1. Доля транзита в транспортном потоке по районам – отношение количества транзитных поездок (к рассматриваемой зоне моделирования) к объему всего транспортного потока;
2. Объем выходящего транспортного потока;
3. Объем входящего транспортного потока;
4. Данные статистики по районам – для моделирования корреспонденции Кордон-Зона моделирования.

В транспортные районы вносятся данные по социально-экономическим показателям, таким как численность населения, численность занятого населения, число мест приложения труда и др., будут сформированы в разрезе транспортных районов. При этом учитываются:

- сведения из действующих документов территориального планирования о функциональном зонировании территории Семеновского городского округа;
- сведения администраций о размещении крупных объектов образования, торговли, культуры, спорта;
- данные Территориального органа Федеральной службы государственной статистики о численности проживающего и работающего населения, размещении предприятий различных видов экономической деятельности;
- другие источники информации.

Расположение кордонных транспортных районов определяется исходя из наличия наиболее высокоинтенсивных вылетных автомобильных дорог (относительно рассматриваемой зоны моделирования). На рисунке 1.6.1.7 представлена схема транспортного районирования территории Нижегородской агломерации, на рисунке 1.6.1.8 область зоны непосредственного моделирования.

Кордонные транспортные районы генерируют/поглощают транспортный поток, оказывающий дополнительную нагрузку на рассматриваемый участок автомобильной дороги и располагаются вне зоны моделирования. В семантику кордонных районов занесены сведения об объемах входящего и выходящего транспортного потока по типам транспорта.

Расчет среднегодовой суточной интенсивности движения на автомобильных дорогах выполняется в соответствии с методикой, изложенной в ОДМ 218.2.020-2012 «Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог» с использованием данных автоматизированного учета и ручных замеров. Полученная интенсивность движения заносится в транспортную модель используя атрибут «Места подсчета». Интенсивность движения транспортных потоков заносилась с разбивкой по видам транспорта.

Полученные данные при обследовании пассажиропотоков заносятся в сети в транспортную модель используя атрибут «Места подсчета» аналогично интенсивностям индивидуального транспорта.

Различные виды транспорта (классы транспортных средств) представлены в модели при помощи систем транспорта, каждая из которых относится к одному или нескольким сегментам спроса. Разработанные в модели системы транспорта и сегменты спроса представлены в таблице 1.6.1.1

В них входят для легкового транспорта (L), грузовой транспорт различной грузоподъемности (G1, G2 и G3), автобусы (A), электропоезда (RAIL), метро (METR), пешеходы (P), трамвай (TR), троллейбус (TB), велосипеды (V) и фуникулер (FUN).

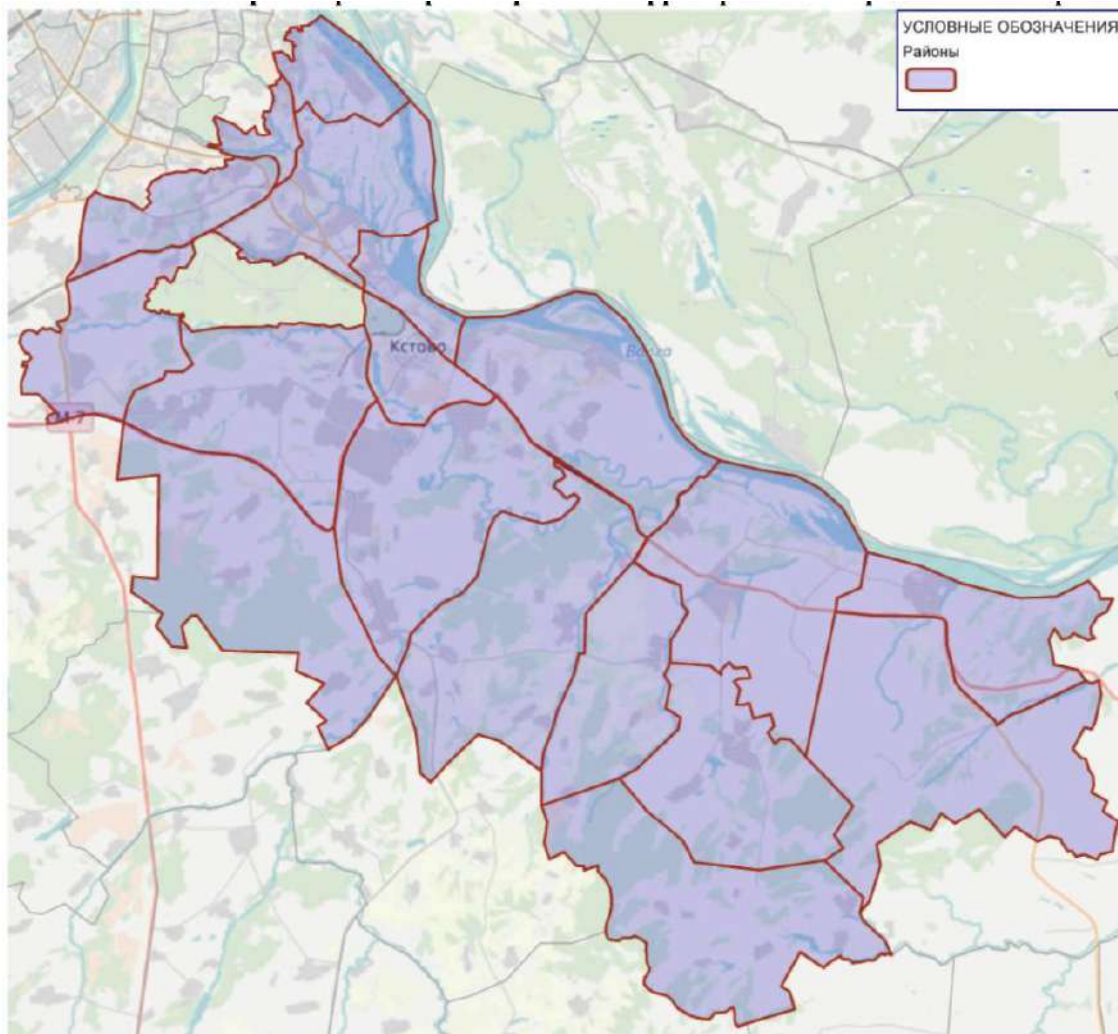


Рис. 1.6.1.8 Схема транспортного районирования территории непосредственного моделирования

Системы транспорта и сегменты спроса в разработанной транспортной модели

Таблица 1.6.1

Система транспорта		Сегмент спроса	
код	название	код	название
L	Легковой транспорт	L	Легковой транспорт
G1	Грузовые до 2т	G1	Грузовые до 2т
G2	Грузовые 2-8т	G2	Грузовые 2-8т
G3	Грузовые более 8т	G3	Грузовые более 8т
A; RAIL; METR; P; TR; TB; FUN.	Общественный транспорт	OT	Общественный транспорт

В разработанной транспортной модели в каждом пересечении/примыкании учитываются такие характеристики, как тип регулирования перекрестка (светофор, нерегулируемый перекресток с учетом приоритета проезда), пропускная способность перекрестка или поворота, задержки при проезде перекрестка или поворота. Эти характеристики оказывают непосредственное влияние на время в пути каждого пользователя, в результате которого формируется общая нагрузка на каждый элемент дорожной сети.

Каждому участку УДС в модели присвоен один из 52 типов отрезков, которые представлены в таблице 1.6.2.

Типы отрезков в разработанной транспортной модели

Таблица 1.6.2

№ п/п	№ типа	Имя	Разрешенные системы транспорта	Максимальная разрешенная скорость	Пропускная способность ед./сут
1	0	ЗакрДор	P	0	0
2	2	ЗагДор-IA-2	G1,G2,G3,L,P,V	110	30400
3	3	ЗагДор-IA-3	G1,G2,G3,L,P,V	110	44550
4	4	ЗагДор-IA-4	G1,G2,G3,L,P,V	110	59500
5	6	ЗагДор-IB-2	G1,G2,G3,L,P,V	90	30400
6	7	ЗагДор-IB-3	G1,G2,G3,L,P,V	90	44550
7	8	ЗагДор-IB-4	G1,G2,G3,L,P,V	90	59500
8	10	ЗагДор-IB-2	G1,G2,G3,L,P,V	90	30400
9	11	ЗагДор-IB-3	G1,G2,G3,L,P,V	90	44550
10	12	ЗагДор-IB-4	G1,G2,G3,L,P,V	90	59500
11	14	ЗагДор-II-1	G1,G2,G3,L,P,V	90	14000
12	15	ЗагДор-II-2	G1,G2,G3,L,P,V	90	26600
13	16	ЗагДор-III	G1,G2,G3,L,P,V	60	8000
14	17	ЗагДор-IV	G1,G2,G3,L,P,V	60	3400
15	18	ЗагДор-V	G1,G2,G3,L,P,V	40	1700
16	20	Съезд I-1	G1,G2,G3,L,P,V	60	15200
17	21	Съезд I-2	G1,G2,G3,L,P,V	60	30400
18	23	Съезд II-1	G1,G2,G3,L,P,V	60	14000
19	24	Съезд III-1	G1,G2,G3,L,P,V	60	8000
20	26	МагДорСкорДвиж-2	G1,G2,G3,L,P,V	90	48280
21	27	МагДорСкорДвиж-3	G1,G2,G3,L,P,V	90	72520
22	28	МагДорСкорДвиж-4	G1,G2,G3,L,P,V	90	96460
23	96	ГорМагДорРегул1	G1,G2,G3,L,P,V	60	16000
24	30	МагДорРегДвиж-2	G1,G2,G3,L,P,V	60	30400
25	31	МагДорРегДвиж-3	G1,G2,G3,L,P,V	60	44550
26	32	МагДорРегДвиж-4	G1,G2,G3,L,P,V	60	59500
27	34	МагУлОбщЗначНепрДвиж-2	G1,G2,G3,L,P,V	60	30400
28	35	МагУлОбщЗначНепрДвиж-3	G1,G2,G3,L,P,V	60	44550
29	36	МагУлОбщЗначНепрДвиж-4	G1,G2,G3,L,P,V	60	59500
30	37	МагУлОбщЗначРегДвиж-1	G1,G2,G3,L,P,V	60	14000
31	38	МагУлОбщЗначРегДвиж-2	G1,G2,G3,L,P,V	60	23000
32	39	МагУлОбщЗначРегДвиж-3	G1,G2,G3,L,P,V	60	34500
33	40	МагУлОбщЗначРегДвиж-4	G1,G2,G3,L,P,V	60	46100
34	41	МагУлОбщЗначРегДвиж-5	G1,G2,G3,L,P,V	60	59500
35	43	МагУлРайЗначТП-1	G1,G2,G3,L,P,V	50	8200
36	44	МагУлРайЗначТП-2	G1,G2,G3,L,P,V	50	16400
37	45	МагУлРайЗначПТ-1	G1,G2,G3,L,P,V	30	4900
38	47	УлЖилЗастрГор	G1,G2,G3,L,P,V	20	3300
39	48	УлПромРайон-1	G1,G2,G3,L,P,V	30	3300
40	49	УлПромРайон-2	G1,G2,G3,L,P,V	30	6600
41	51	ПроездОсн	G1,G2,G3,L,P,V	20	2500
42	52	ПроездВтор	G1,G2,G3,L,P,V	10	800
43	54	ПешУл	P	0	0
44	56	ВелДор1	V	15	999999

45	57	ВелДор2	V	15	999999
46	98	ГорПрочМТС1	G1,G2,G3,L,P,V	0	0
47	99	ГорПрочПерес1	G1,G2,G3,L,P,V	0	0
48	90	ЖД	RAIL	0	0
49	91	Метро	METR	0	0
50	92	Трамвай	TR	0	0
51	93	ВодныйПуть	TB	0	0
52	94	Фуникулер	FUN	0	0

Классификация внегородских дорог осуществлена согласно СП 34.13330.2012. Свод правил. Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85. Классификация городских дорог, входящих в область моделирования, осуществлена согласно СНиП 2.07.01-89 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений». В соответствии с ОДМ «Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах», утвержденный распоряжением Минтранса России № ОС-557-р от 24.06.2002 г. для каждого класса отрезков графа автодорожной сети были заданы следующие первичные атрибуты:

- Расчетная скорость движения при свободном потоке, км/ч;
- Пропускная способность (приведенные легковые единицы за час на полосу).

В итоге выполненных расчетов база данных транспортной модели содержит следующие матрицы корреспонденций:

1. Общественный транспорт (ОТ)
2. Легковой транспорт (Группа 1)
3. Легкий грузовой транспорт (Группа 2)
4. Средний грузовой транспорт (Группа 3)
5. Тяжелый грузовой транспорт (Группа 4).

1.6.2. Модель транспортного спроса

При разработке транспортной модели используется стандартная четырехшаговая модель расчета транспортного спроса. Преимущества использования именно этой модели связаны с тем, что она достаточно точно описывает все этапы формирования спроса на транспорт, при этом позволяя работать с агрегированными данными без потери в качестве результатов моделирования, что в свою очередь сокращает время расчета и позволяет оценивать большее количество прогнозных сценариев в единицу времени. Расчет обычно проводится по отдельным слоям спроса (передвижениям отдельных групп населения с разными целями). Результатом работы вычислительного алгоритма модели являются расчетные (модельные) значения интенсивности движения.

Стандартная четырехшаговая модель состоит из следующих этапов:

- Модель создания (генерации) транспортного движения. На этапе создания транспортного движения рассчитываются объемы движения из источника и объемы движения в цель для всех транспортных районов, детализированные по слоям спроса. Результатами расчета являются итоговые строки и столбцы матриц корреспонденций.

- Модель распределения транспортного движения по районам. На этапе распределения транспортного движения по районам рассчитываются объемы транспортного потока между всеми транспортными районами, детализированные по слоям спроса, но без детализации по видам транспорта. Результатами расчета являются элементы матриц корреспонденций.

- Модель выбора транспорта. На этапе выбора транспорта рассчитываются матрицы корреспонденций, каждая из которых соответствует поездкам с использованием определенного вида транспорта.

- Модель перераспределения (выбора пути). Расчет перераспределения, дифференцированный по видам транспорта, позволяет получить модельные значения интенсивности транспортных потоков. Этап перераспределения является завершающим в цикле расчёта спроса.

Расчет спроса на транспорт проводится для суточного периода. В наглядной форме последовательность алгоритма расчета спроса на транспорт представлена на рисунке 1.6.2.1.

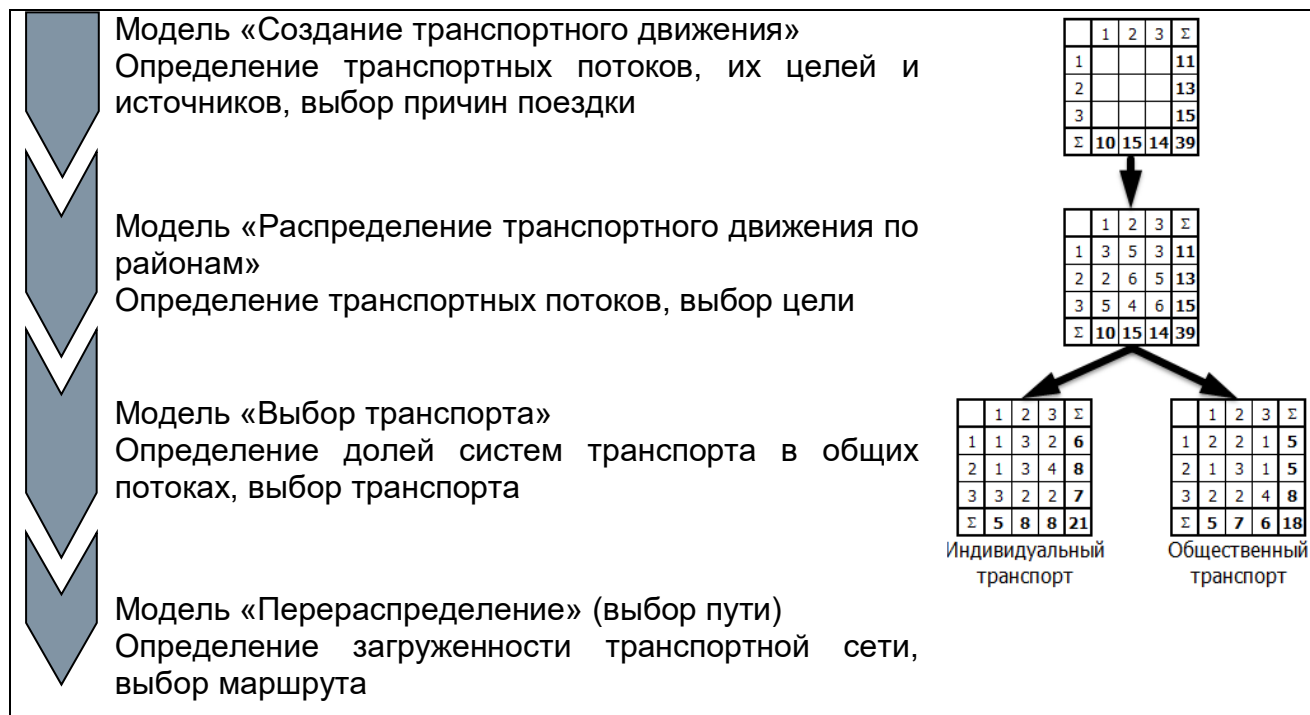


Рис. 1.6.2.1 Последовательность расчета спроса на транспорт

Модель создания транспортного движения

Транспортный спрос рассчитывается на основе данных о количестве генерирующих и поглощающих транспортные потоки сущностей (например, количество населения, количество рабочих мест), затрат на корреспонденции между транспортными районами и показателей подвижности (общее количество перемещений, количество перемещений определенным видом транспорта, по целям поездки), которые являются исходными данными к задаче генерации транспортного спроса.

Конечным результатом является оценка общего количества перемещений, выходящих и входящих в каждый транспортный район. Таким образом, результатами расчета являются суммы по строкам и столбцам матриц корреспонденций, которые содержат данные об объемах движения из источника и движения в цель по каждому транспортному району и слою спроса. Выбор той или иной функции зависит от имеющихся данных о транспортной подвижности населения моделируемой области.

Создание наборов функций, адаптирующих разрабатываемую транспортную модель к условиям работы транспортной сети зависит от имеющихся данных о транспортной подвижности населения моделируемой области. Такие данные могут быть получены из социологических опросов населения. Во время проведения социологического опроса респондентов опрашивают обо всех поездках, совершенных в предыдущий день. На основе информации о времени начала и окончания совершаемых поездок может быть получено распределение количества перемещений в зависимости от времени в пути. Таким образом, по результатам опроса могут быть построены графики, показывающие относительное количество

респондентов в каждом промежутке времени. Такие точки на графике называются опорными, как показано рисунке 1.6.2.2

На основе опорных точек выбирается функция полезности с подходящими параметрами.

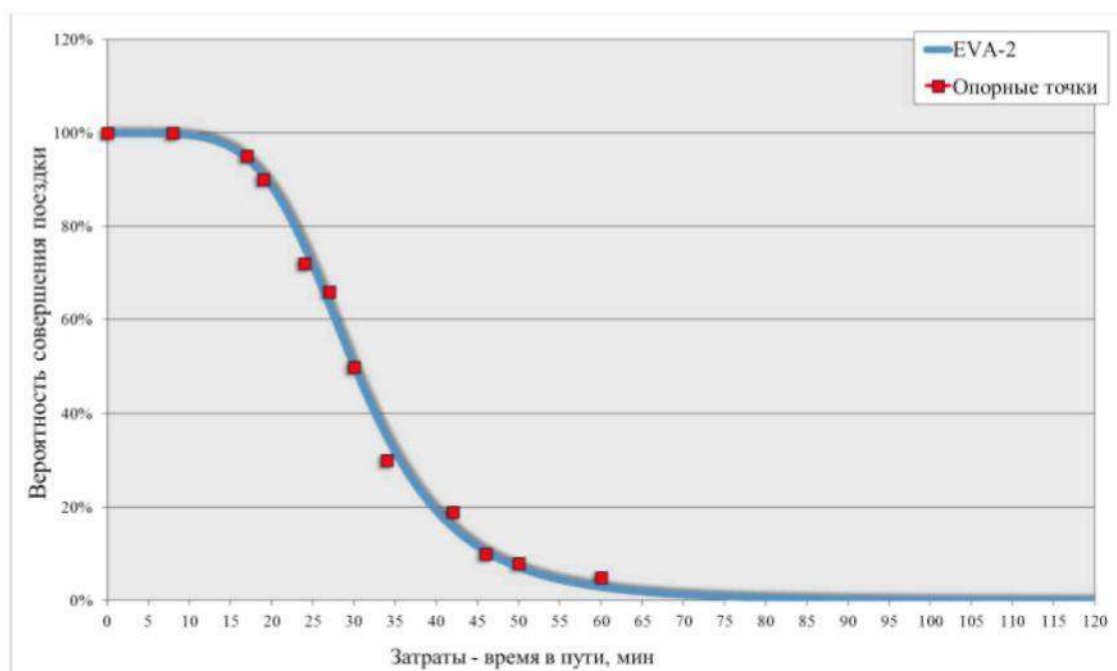


Рис. 1.6.2.2 Пример графика функции полезности EVA-2, построенный на основе опорных точек по результатам опроса.

Основным критерием выбора функции полезности является минимум среднеквадратического отклонения между опорными точками и значениями функции полезности.

Модель распределения транспортного движения

Целью данного шага расчета транспортного спроса является определение объема корреспонденций (числа поездок/перемещений, объема транспортного потока) между каждой парой транспортных районов в моделируемой области.

Исходными данными для распределения транспортного движения по районам являются значения выходящего и входящего объема корреспонденций по каждому району, полученные на предыдущем шаге (создание транспортного движения), а также данные о затратах на перемещение между каждой парой районов (матрицы затрат).

Для расчета распределения по районам используется гравитационная модель, формула которой аналогична физической формуле гравитационного взаимодействия тел. Модель основана на предположении, что величина взаимодействия пропорциональна произведению показателей значимости (объемы входящих и выходящих перемещений) объектов и убывает с ростом «транспортной дальности» (выраженной в затратах) между ними.

Формула расчёта транспортного потока на отношении i, j на основе обобщенной гравитационной модели имеет вид:

$$v_{ij} = f(U_{ij})Q_i Z_j \alpha_i \beta_j, \text{ при условии:}$$

$$\begin{cases} \sum_j v_{ij} = Q_i \\ \sum_i v_{ij} = Z_j \end{cases} \quad (1)$$

где: α_i, β_i - поправочные коэффициенты, обеспечивающие выполнение условий контрольных сумм;

U_{ij} – затраты на поездку из района i в район j , например, время в пути или расстояние;

Q_{ij} – общее число отправок из района i ;

Z_j – общее число прибытий в район j ;

v_{ij} – объем корреспонденций между районами i и j ;

$F(U_{ij})$ – функция (неотрицательная, монотонно убывающая) полезности/выгодности совершения поездки из района i в j .

Модель выбора режима

Целью данного шага является определение объема корреспонденций (числа поездок/перемещений) (v_{ijk}) между всеми районами моделируемой территории по каждому виду транспорта k .

Исходными данными на этапе выбора транспорта являются:

- матрицы межрайонных пассажирских корреспонденций, рассчитанных на этапе распределения по районам;

- матрицы затрат для каждого вида транспорта.

Таким образом, в результате расчета данного этапа четырехшаговой модели получены матрицы межрайонных корреспонденций, детализированные по видам транспорта.

Модель перераспределения

Распределение корреспонденций по конкретным путям в сети, производимое для всех видов транспорта с учетом их взаимного влияния, позволяет получить модельные значения интенсивности транспортных потоков.

Этот этап является завершающим в цикле расчета спроса. Для расчета данного шага используется равновесный подход.

Распределение потоков по сети равновесно, если оно удовлетворяет принципу Уордроба: нагрузка должна распределяться по сети таким образом, чтобы затраты на передвижения по всем путям, используемым представителями одной корреспонденции, были одинаковыми, т.е., для каждого участника движения затраты на всех альтернативных путях превосходят или равны затратам на его текущем пути, и любой переход на другой путь не приводит к уменьшению личных затрат участника движения.

Результатом выполнения данного шага моделирования является получение нагрузки на каждый элемент транспортного графа и по каждому типу транспортных средств.

Расчет спроса для грузовых перемещений

Объектами генерации и притяжения грузопотоков в городах и регионах являются промышленные и сельскохозяйственные предприятия, логистические центры, стройки, объекты торговли и сферы услуг, офисы, различные учреждения, а также население.

Эмпирические исследования показывают, что существует взаимосвязь между числом прибытий и отправок грузовых транспортных средств, видом деятельности (торговля, промышленность и т.д.) и ее масштабами (объемами производства, продаж, поставок и т.д.). Число прибытий и отправок (степени создания и притяжения) грузовых транспортных средств линейно зависит от количества рабочих мест и численности населения (количества домохозяйств).

$$Q_{ikl} = Z = R_{ikl} X_{il},$$
$$X_{il} = \begin{cases} E_{il}, l = 1, 2, 3, 4 \\ N_i, l = 5 \end{cases} \quad (2)$$

где: Q_{ikl} – число отправок транспортных средств типа k из зоны i по виду деятельности l ;

Z_{ik} – число прибытий транспортных средств типа k в зону i по виду деятельности l ;

E_{il} – количество работников в зоне i по виду деятельности l ;

N_i – численность населения (или количество семей) в зоне i ;

K_{ik} – коэффициенты (степени создания/притяжения).

В итоге, моделирование грузовых перемещений состоит из трех шагов:

- создание грузового транспортного движения (определение объемов прибытий и отправок грузовых транспортных средств по видам деятельности по каждому транспортному району);

- распределение по районам грузового транспортного движения (аналогично шагу распределения по районам при расчете пассажирского транспортного движения);

- распределение по сети (выбор пути) – аналогично шагу распределения по сети пассажирских перемещений на индивидуальном транспорте.

Данный этап учитывает взаимное влияние нагрузки грузовых и легковых транспортных средств и проводится одновременно.

Расчет кордонных корреспонденций

Кордонными называются корреспонденции, въезжающие в область моделирования или выезжающие из нее через границы области (кордонные корреспонденции, проходящие через область насквозь, называются транзитными). Особенность рассматриваемых корреспонденций состоит в том, что:

- районы отправления и/или прибытия этих корреспонденций расположены в неопределенных местах за пределами области моделирования;

- для этих корреспонденций не определяется обобщенная цена пути, т.к. неконтролируемая часть путей находится за пределами области моделирования.

Объемы прибытия и отправления для кордонных районов не рассчитываются, а оцениваются на основе обследований интенсивности на аналогичных сечениях дорог. Для расчета принимается гравитационная модель, однако чувствительность этих корреспонденций к фактору дальности меньше по сравнению с корреспонденциями внутри области исследования.

Расчет кордонных корреспонденций происходит по следующему алгоритму:

1. Расчет транспортного движения в кордонные районы из районов области моделирования

Данный расчет проводится на основе взвешенной модели Logit, имеет следующую формулу для расчета:

$$v_{ij} = \frac{e^{-\beta A_{ij}} E_i}{\sum_k e^{-\beta A_{ik}} E_k} Z_j \quad (3)$$

где: β – коэффициент модели Logit;

A_{ij} – обобщенные затраты на перемещение между районом i и кордонным районом j ;

Z_j – входящий поток кордонного района j ;

E_i – население i -го района области моделирования.

Важно, что входящий поток Z_j берётся с учётом доли транзитного движения в кордонных районах. В качестве E_i могут быть выбраны иные данные статистики по району i , если считается, что они более достоверно показывают «степень создания» транспортных потоков кордонных районов.

2. Расчет транспортного движения из кордонных районов в районы области моделирования

Эта часть матрицы может быть также рассчитана на основе взвешенной модели Logit. Формула для расчета представлена ниже:

$$v_{ij} = \frac{e^{-\beta A_{ij}} E_j}{\sum_k e^{-\beta A_{kj}} E_k} Q_i \quad (4)$$

где: β – коэффициент модели Logit;

A_{ij} – обобщенные затраты на перемещение между районом i и кордонным районом j ;

Q_j – выходящий поток кордонного района j ;

E_i – население i -го района области моделирования.

Важно, что выходящий поток Q_i берётся с учётом доли транзитного движения в кордонных районах. В качестве E_j могут быть выбраны иные данные статистики по району j , если считается, что они более достоверно показывают «степень притяжения» транспортных потоков кордонных районов.

3. Расчет транзитного движения - движения между кордонными районами.

Результаты расчета соответствуют транзитным и внешним транспортным потокам. Эта часть матрицы может быть рассчитана на основе гравитационной модели с учетом затрат.

1.6.3. Калибровка модели

Транспортная модель является упрощенным представлением реальной транспортной ситуации. После ввода исходных данных и расчета транспортного спроса проводится проверка модели и определяется, насколько точно модель совпадает с реальной ситуацией.

Оценка реалистичности результата перераспределения транспортной модели проводится путем статистического сравнения наблюдаемых данных и расчетной нагрузки в модели.

В процессе калибровки транспортной модели проводится серия вычислительных экспериментов, в ходе которых меняются определенные параметры (коэффициенты и параметры функций распределения) модели с целью достижения максимально-возможного уровня соответствия фактических данных по трафику расчетным (модельным) значениям.

После первоначального ввода исходных данных, прежде чем перейти к этапу калибровки, осуществлялась проверка правильности работы модели и введенной информации, этот процесс называется верификацией. От качества ввода и первоначальной настройки модели существенным образом зависит не только трудоемкость дальнейшей калибровки и валидации, но и возможность их выполнения в принципе.

Целью данного этапа является подтверждение корректности ввода данных по следующим аспектам:

- отсутствие ошибок непосредственно при вводе численных параметров;
- корректность базовых настроек и соотношений элементов модели;
- учет специфических факторов.

На последней стадии калибровки оценивались основные показатели работы модели в целом и сравнивались с собранными в результате обследований. К таким показателям относятся, например, времена проезда между контрольными точками, замеренные методом плавающего автомобиля, поведение очередей, их средняя длина, продолжительность и характер формирования, замеренные задержки и т.п.

Для проверки адекватности модели определяются значения ряда показателей на основе сравнения расчетных значений интенсивностей движения из модели и данных натурных обследований.

Основные показатели, которые используются для оценки качества модели:

Средняя относительная ошибка – среднее отклонение абсолютных значений (разница между наблюдаемыми на местах подсчета и рассчитанными в модели значениями) в процентах. Средняя относительная ошибка модели определяется по формуле:

$$\delta_r = \frac{\sum_{i=1}^N |X_i - U_i|}{\sum_{i=1}^N X_i}$$

где: X_i – интенсивность потока, измеренная на месте подсчета с номером i ;
 U_i – рассчитанное на основе модели значение интенсивности на участке дороги, содержащем подсчета с номером i ;
 N – количество мест подсчета.

Коэффициент корреляции – является мерой тесноты линейной связи между фактическими данными об интенсивностях потоков на местах подсчета и интенсивности, рассчитанной в модели. Он принимает значения в диапазоне от -1 до 1. Чем ближе значение коэффициента корреляции к 1, тем точнее ряд расчетных значений аппроксимирует ряд фактических данных интенсивностей потоков, то есть модель точнее показывает поведение транспортного потока.

Расчёт коэффициента корреляции, обозначаемого посредством r , осуществляется по формуле:

$$r = \frac{\sum (X_i - \bar{X}) \cdot (U_i - \bar{U})}{\sqrt{\sum (X_i - \bar{X})^2 \cdot \sum (U_i - \bar{U})^2}}$$

где: X_i – интенсивность потока, измеренная на месте подсчета с номером i ;
 U_i – рассчитанное на основе модели значение интенсивности на участке дороги, содержащем подсчета с номером i ;
 N – количество мест подсчета.

GEN Статистика - формула, используемая для сравнения наборов данных. (рисунок 1.6.3.1).

$$GEN = \sqrt{\frac{2(M - C)^2}{M + C}}$$

где: M – Объем трафика, авт/час (расчет);

C – Объем трафика, авт/час (расчет);

Использование GEN позволяет избегать ситуаций, возникающих при классическом сравнении в процентном соотношении. Это связано с тем, что фактические объемы транспортных потоков могут существенно отличаться. К примеру, на главной дороге транспортный поток может составлять 5000 авт./час, в то время как на примыкающей дороге 50 авт./час. В таком случае невозможно определить единое процентное соотношение между расчетом и замером, которое было бы приемлемо и для больших и для малых потоков. GEN уменьшает влияние этой проблемы, т.к. является нелинейной функцией. Единое (принятое за приемлемое) значение GEN может быть использовано для широкого диапазона значений объемов транспортных потоков. Использование GEN в качестве критерия оценки качества распределения широко используется в Великобритании и описана в Design Manual for Roads and Bridges (DMRB), Wisconsin microsimulation modeling guidelines.

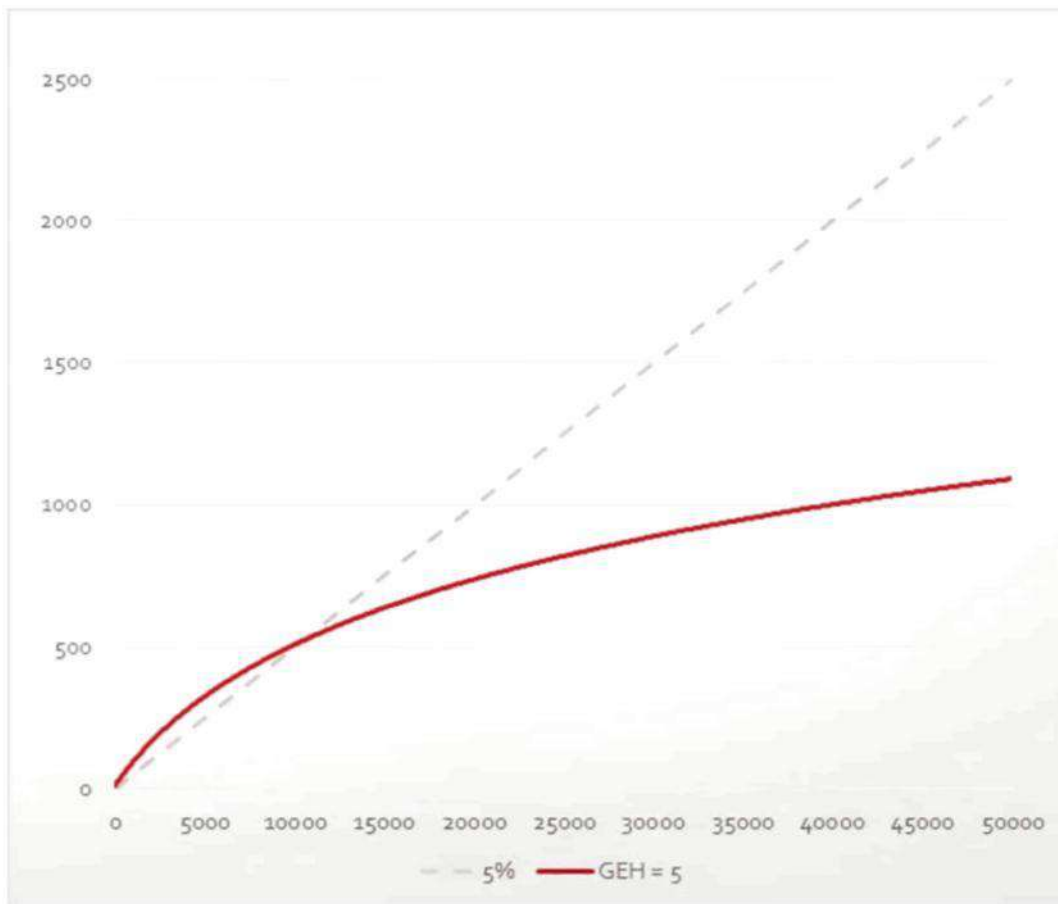


Рисунок 1.6.3.1 Формула GEH

При работе с базовым сценарием существующей ситуации $GEH \leq 5$ считается хорошим показателем совпадения расчетных часовых потоков с данными обследований. Потоки больших или меньших временных интервалов следует приводить к часовым для корректной оценки по формуле GEH. В соответствии с DMRB, 85% потоков не должны превышать значение $GEH = 5$. Значения GEH от 5 до 10 могут стать обоснованием для уточнения модели либо для дополнительного обследования транспортных потоков. Значения GEH больше 10 как правило свидетельствуют о неточностях в модели спроса, данных статистики, неточностях калибровки и т.п. Сюда же можно отнести простые ошибки в модели, такие как опечатки в данных, некорректные формулы и т.п.

Параметры, изменяемые при калибровке (актуализации) транспортной модели, представлены в табл. 1.6.3.1

По результатам выполнения данного этапа разработана и откалибрована статическая транспортная модель базового года для территории Нижегородской агломерации. Получены приемлемые показатели соответствия текущей среднегодовой суточной интенсивности и модельной интенсивности. Логика совершения транспортных передвижений в транспортной модели соответствует наблюдаемому характеру передвижений, который определен по результатам замеров и социологических исследований.

Полученная транспортная модель является основой для разработки прогнозных моделей для территории Нижегородской агломерации. Показатели точности модели базового года говорят о том, что прогнозные данные будут достоверны.

Объекты калибровки транспортной модели

Таблица 1.6.3.1

Объект калибровки	Изменение
Степени создания и притяжения	Количество перемещений по слоям и сегментам спроса, пропорции распределения, выходящего и входящего потоков района
Функции оценки – параметры и вид функций, оценивающих вероятность совершения поездки в зависимости от длины и/или времени в пути в моделях распределения транспортного движения и выбора транспорта	Распределение длительности и/или дальности поездок и пропорции между легковым и общественным транспортом
Скорость и пропускная способность на отрезках	Выбор пути при перераспределении
Функции ограничения пропускной способности: параметры и вид функций, показывающих зависимость задержек в пути от загрузки дороги (отношение интенсивности движения к пропускной способности)	Выбор пути при перераспределении
Местоположение примыканий к сети	Выбор пути при перераспределении

По данным моделирования получены картограммы спроса и уровней загрузки улично-дорожной сети Нижегородской агломерации они представлены на рисунках 1.6.3.2 и 1.6.3.3.

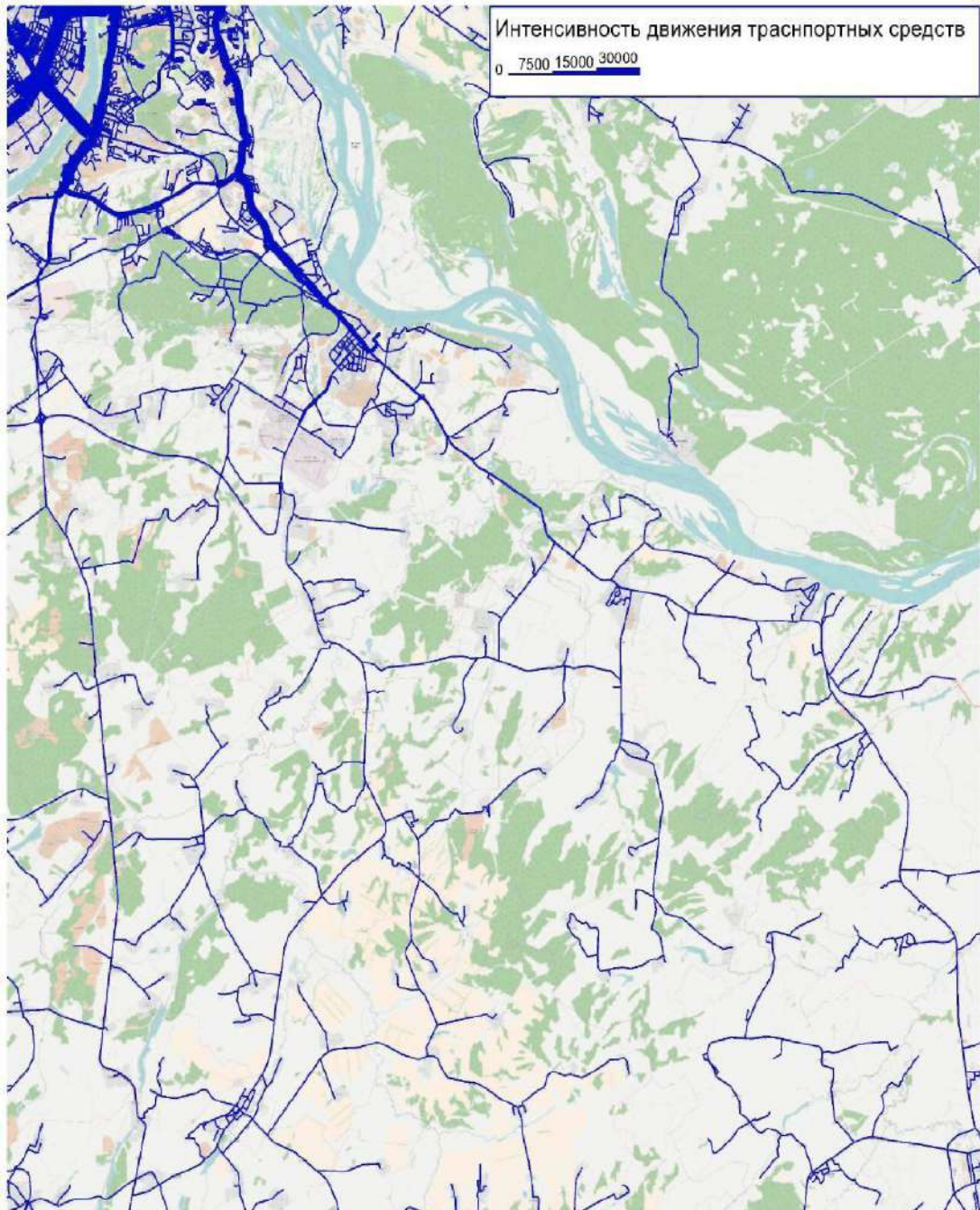


Рисунок 1.6.3.2 Картограмма спроса на передвижение в Кстовском муниципальном районе

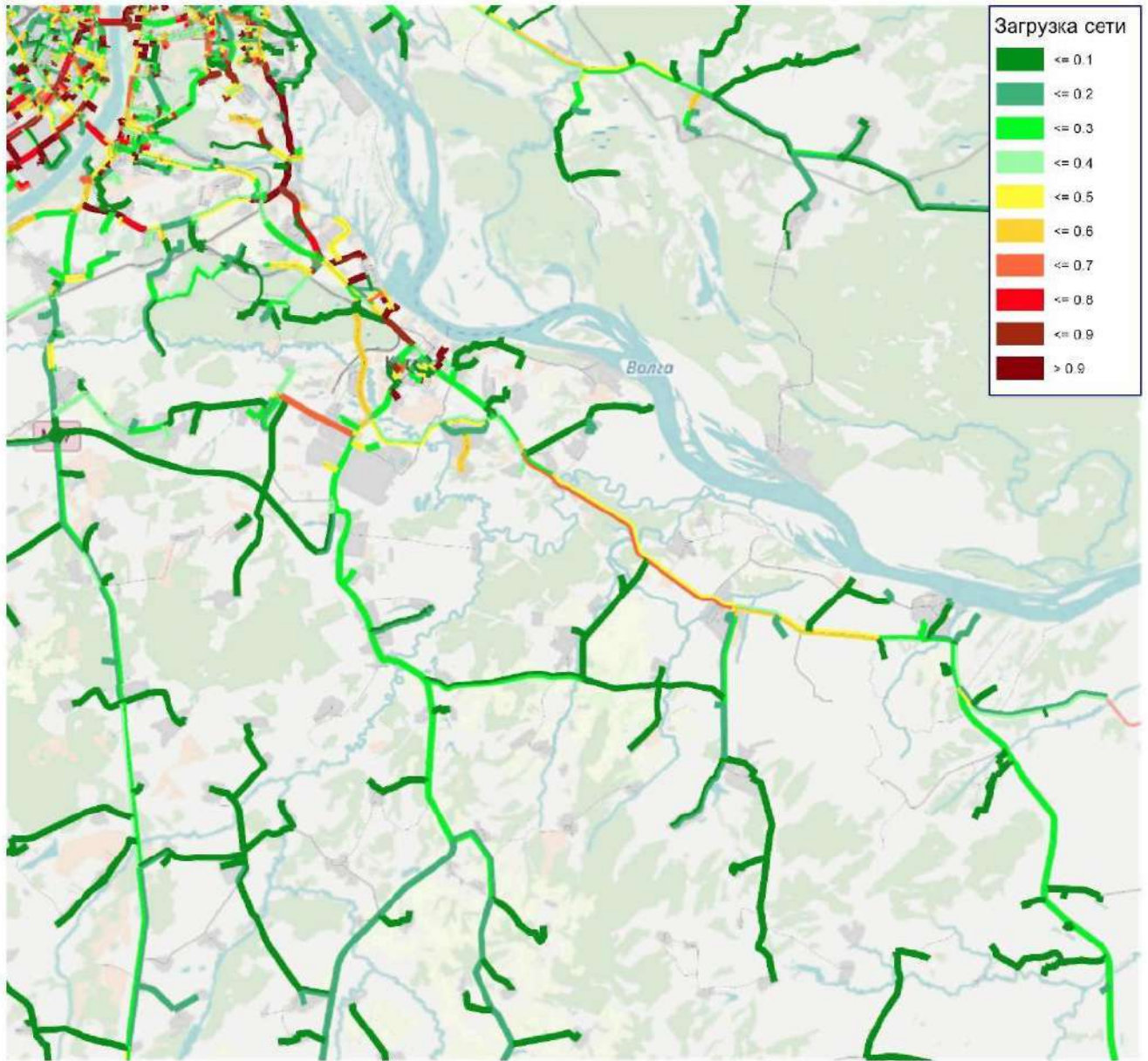


Рисунок 1.6.3.3 Картограмма уровней загрузки в Кстовском муниципальном районе

2. Перспективы развития

2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития

Социально-экономическое развитие Кстовского муниципального района регламентируется документами, перечисленными в табл. 2.1.1.

Таблица 2.1.1

Перечень документов социально-экономического развития

Наименование документа	Утверждающий документ
Основные параметры долгосрочного прогноза социально-экономического развития Нижегородской области на период до 2027 года	Приказ министерства экономики Нижегородской области от 19.08.2015 №89
Прогноз социально-экономического развития Нижегородской области на долгосрочный период (до 2028 года)	Постановление правительства Нижегородской области от 23.10.2015 №687 (в редакции постановления Правительства Нижегородской области от 13.12.2017 №889)

Прогноз социально-экономического развития Нижегородской области на среднесрочный период (на 2018 год и на плановый период 2019 и 2020 годов)	Постановление Правительства Нижегородской области от 18.10.2017 №744 (в редакции постановления Правительства НО от 01.12.2017 №855)
О прогнозе социально-экономического развития Кстовского муниципального района на среднесрочный период (на 2018 год и на плановый период 2019 и 2020 годов)	Постановление администрации Кстовского муниципального района от 08.11.2017 №2653
О внесении изменений в муниципальную программу «Развитие агропромышленного комплекса Кстовского муниципального района Нижегородской области на 2015 - 2020 годы»	Постановление администрации Кстовского муниципального района от 21.05.2018 №1019
О внесении изменений в муниципальную программу «Развитие предпринимательства в Котовском муниципальном районе на 2018-2020 годы»	Постановление администрации Кстовского муниципального района от 06.04.2018 №725

В табл. 2.1.2 представлены показатели среднесрочного прогноза социально-экономического развития по Кстовскому району на период до 2020 года.

Таблица 2.1.2

Показатели среднесрочного прогноза

Показатели	Ед. изм.	2016 год (отчет)	2017 год (оценка)		2018 год (прогноз)		(прогноз)	
			(утверждено Минэкономки НО 04.07.17)	(уточненная)	(утверждено Минэкономки НО 04.07.17)	(уточненный)	2019 год	2020 год
1. Отгружено товаров собственного производства, выполнено работ и услуг собственными силами (по крупным и средним предприятиям)								
в действующих ценах	млн. руб.	317363	360981	394611	393011	421150	449377	480432
2. Валовая продукция сельского хозяйства (хозяйства всех категорий: сельскохозяйственные предприятия, хозяйства населения, КФХ)								
в действующих ценах	млн. руб.	2560,0	2708,5	2539,5	2897,4	2716,9	2859,8	2998,4
3. Численность постоянного населения на 1 января отчетного года	Тыс. чел.	117,4	-	119,6	-	121,4	123,0	124,8
4. Реальная заработная плата, всего	%	97,0	100,9	99,6	101,0	101,0	101,3	101,3

Источник: Прогноз социально-экономического развития Кстовского муниципального района на среднесрочный период (на 2018 год и на плановый период 2019 и 2020 годов)

Перечень инвестиционных проектов, реализуемых и планируемых к реализации на территории муниципального района, представлен в табл. 2.1.3.

Таблица 2.1.3

Перечень основных инвестиционных проектов, реализуемых и планируемых к реализации

Наименование	Инвестор	Объем инвестиций, млн руб.	Срок реализации	Число созданных новых рабочих мест, чел.
Инвестиционный проект по техническому переоснащению и приобретению оборудования для производства хлебобулочных изделий	ООО «Своя пекарня»	7,0	2016-2019	1
Строительство комплекса УЗК (установка замедленного коксования)	ООО «ЛУКОЙЛ-Нижегороднефтеоргсинтез»	47 306,0	2016-2020	н.д.
Техническое переоснащение и приобретение оборудования для производства алюминиевого профиля	ООО «Коблик»	6,0	2016-2019	106
строительство комплекса гидрокрекинга остатков	ООО «ЛУКОЙЛ-Нижегороднефтеоргсинтез»	21 775,3	2012-2020	н.д.
Строительство установки изомеризации ПЕНЕКС	ООО «ЛУКОЙЛ-Нижегороднефтеоргсинтез»	1 460,0	2012-2020	н.д.
Приобретение оборудования в целях развития производства	ООО «ТЕХНО-СТРОЙ»	н.д.	2015-2018	25
Производство и фасовка кофе, чая	ИП Гордеев И.Л. (ООО «Гранд-НН»)	150,0	2006-2020	30
Строительство комплекса утилизации твердых бытовых отходов для обслуживания Кстовского муниципального района Нижегородской области и эксплуатации полигона	ООО «Реал-Кстово»	64,0	2013-2018	н.д.
Модернизация, систематизация и расширение возможности в сфере вывоза твердых бытовых отходов различных классов опасности с применением технологии последнего поколения	ООО «Эко-Реал НН»	93,0	2013-2020	7
Волжский Индустриальный Парк (ВИП)	ООО «Кстовский индустриальный парк 1»	408,0	2007-2020	232
Строительство комплекса малоэтажных МКД, дошкольного учреждения. Административно-торгового комплекса	ЖК "Гармония"	287,0	2017-2020	н.д.
Строительство плодоовощного производственного комплекса, реконструкция, расширение, переоснащение производства	ООО «Компания Зеленый город»	93,8	2016-2018	5

Муниципальное образование	2019	2020	2021	2022	2023	2030	2035
Сельское поселение Новоликеевский сельсовет	3,8	3,9	3,9	4,0	4,1	4,6	5,0
Сельское поселение Прокошевский сельсовет	1,9	1,9	1,9	1,8	1,8	1,8	1,8
Сельское поселение Работкинский сельсовет	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,7	3,7
Сельское поселение Ройкинский сельсовет	5,1	5,5	6,0	6,5	7,1	12,7	17,8
Сельское поселение Слободской сельсовет	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,8	1,9
Сельское поселение Чернухинский сельсовет	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	5,1	5,3
Сельское поселение Чернышихинский сельсовет	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,4	1,4

2.2. Концепция транспортного развития на вариантной основе

2.2.1. 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;

- дефицит мест труда в пригородной территории Нижнего Новгорода, а также ограниченный выбор сфер деятельности, по сравнению с рынком труда столицы региона;

- стоимость жилой недвижимости в приграничных муниципальных образованиях в среднем дешевле, чем в Нижнем Новгороде, что делает их привлекательными для покупки жителями Нижнего Новгорода и смены места жительства, но не места работы;

- отставание в обеспечении населения пригородных территорий Нижнего Новгорода культурно-досуговыми объектами, что вынуждает жителей данных территорий пользоваться культурно-досуговыми объектами центра субъекта;

- наличие уникальных объектов социальной инфраструктуры в Нижнем Новгороде, которые посещают как жители города, так и жители пригородных территорий;

- дефицит мест отдыха в границах Нижнего Новгорода, а также расположение садово-дачных участков жителей Нижнего Новгорода на пригородных территориях, формирует передвижение жителей Нижнего Новгорода за границы города с рекреационными целями.

В целом для территории Нижегородской агломерации на перспективу сохранится тенденция к ежедневной маятниковой миграции по направлению «центр-периферия», т.е. населения пригородных территории в Нижний Новгород; населения «спальных районов» Нижнего Новгорода 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.

2.2.2. Прогноз уровня автомобилизации

По данным Аналитического агентства Автостат на начало 2018 г. парк легковых автомобилей муниципального образования составляет 37,6 тыс. автомобилей. Порядка 98% легковых автомобилей принадлежат физическим лицам (36,7 тыс.). Уровень автомобилизации населения составляет 301 авт. на 1000 чел.

Прогноз темпов роста уровня автомобилизации выполнен на основе достигнутого уровня автомобилизации и с учетом мировой тенденции роста уровня автомобилизации населения (табл. 2.2.2.1).

Таблица 2.2.2.1

Прогноз уровня автомобилизации, авт. на 1000 чел. населения

Территория	2018	2023	2030	2035	2035/2018
Нижегородская область	274	318	370	400	1,5
Кстовский район	301	320	390	410	1,4

2.2.3. 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 объемов и видов перевозимых грузов, географии перевозок, а также сроков поставок: от данных характеристик зависит выбор видов транспорта, которыми 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 (подвозка 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 объемов 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.

2.3. Разработка мероприятий по организации дорожного движения.
Формирование перечня мероприятий

2.3.1. Автомобильные дороги

Мероприятиями комплексной схемы организации дорожного движения предусматривается развитие улично-дорожной сети на территории Кстовского муниципального района. Данные мероприятия представлены в табл. 2.3.1.1.

Таблица 2.3.1.1

Перечень мероприятий по развитию улично-дорожной сети

№	Мероприятие	Срок окончания	Поселение	Стр	Рек	Категория	Кол-во полос	Протяженность, км
городское поселение г. Кстово								
3.1	ул. Островского (на участке от примыкания с ул. Ступишина (в районе торгового центра) до ФОКа)	2020	ГП г. Кстово	+		IV	2	1,009 (кольцевая развязка)
3.2	пр. Кап. Рачкова (на участке от транспортной развязки на пересечении ул.Островского и пр.кап. Рачкова до а/д подъезд к с. Безводной)	2022	ГП г. Кстово	+		I	4	0,968
3.3	ул. Космонавтов (Чернова)	2020	ГП г. Кстово		+	IV	2	0,597
3.4	ул. Свободы (на участке от ул. Жуковского до ул. Чванова)	2022	ГП г. Кстово		+	IV	2	0,78
3.5	ул. Котовского	2021	ГП г. Кстово		+	IV	2	1,73
3.6	ул. Коминтерна	2022	ГП г. Кстово		+	IV	2	0,84
сельское поселение Афонинский сельсовет								
3.1	ул. Овражная д. Афонино	2020	СП Афонинский сельсовет	+		IV	2	0,2
3.2	ул. Тепличная д. Никульское	2021	СП Афонинский сельсовет		+	IV	2	0,32
сельское поселение Безводнинский сельсовет								
3.1	улица Съезд в нижнюю часть с. Безводное от ул. 1 Мая д.12а до ул. Советская д.1	2019	СП Безводнинский сельсовет		+	V	2	0,7
3.2	ул. Лесная от д. 1 до д. 46 с. Безводное	2030	СП Безводнинский сельсовет		+	V	2	0,88
3.3	автомобильная дорога	2020	СП	+		V	2	1,711

	подход к с. Безводное от автодороги Подъезд к д.Михальчиково – речной порт от а/д М - 7 Волга		Безводнинский сельсовет					
3.4	Подъезд к комплексу «Волга» от д.Михальчиково	2030	СП Безводнинский сельсовет	+		V	2	4,22
сельское поселение Ближнеборисовский сельсовет								
3.1	ул. Железнодорожная (О т ул.Железнодорожная д. 2-Б до ул.Железнодорожная д.78) с.Ближнее Борисово	2020	СП Ближнеборисовский сельсовет	+		V	2	0,995
3.2	ул.Новая Стройка (от ул. Большая Дорога, д.14 до ул. Новая стройка, д.376) с Вязовка	2022	СП Ближнеборисовский сельсовет	+		V	2	0,85
сельское поселение Большеельнинский сельсовет								
3.1	ул. Школьная в с. Б.Ельня	2030	СП Большеельнинский сельсовет		+	V	2	0,28
3.2	ул. Луговая в с. Федяково	2030	СП Большеельнинский сельсовет		+	V	2	0,58
3.3	ул. Садовая в с. Б.Ельня	2030	СП Большеельнинский сельсовет		+	V	2	0,78
3.4	Строительство а/д от с. Большая Ельня до а/д Афонино-Никульское	2023	СП Большеельнинский сельсовет	+			2	4,44
3.5	Строительство подъездов к д. Ржавка	2023	СП Большеельнинский сельсовет	+			2	4,80
3.6	Строительство подъезда к п. Яблоневый	2023	СП Большеельнинский сельсовет	+			2	1,02
3.7	Строительство подъездов к с. Б.Ельня от а/д М-7 "Волга"	2023	СП Большеельнинский сельсовет	+			2	1,47
3.8	Строительство улиц в д. Опалиха	2023	СП Большеельнинский сельсовет	+			2	1,20
3.9	Строительство подъезда к д. Крутая от а/д 22 ОП РЗ 22К-0031) Большая Ельня-Ольгино	2023	СП Большеельнинский сельсовет	+			2	4,03
3.10	Развитие УДС в д.Крутая	2023	СП Большеельнинский сельсовет	+			2	4,93
3.11	Строительство подъезда к д. Фроловское от д. Крутая	2023	СП Большеельнинский сельсовет	+			2	0,93
3.12	Строительство подъезда к д. Черемисское от д. Крутая	2023	СП Большеельнинский сельсовет	+			2	0,78
3.13	Строительство	2030	СП	+			2	1

	подъезда к п. Черемисский от а/д подъезд к д. Крутая от а/д 22 ОП РЗ 22К-0031) Большая Ельня-Ольгино		Большеельнинский сельсовет					
3.14	Реконструкция участка а/д 22Н-2616 в с. Федяково	2030	СП Большеельнинский сельсовет	+			2	0,52
сельское поселение Большемокринский сельсовет								
3.1	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-6 Подъезд к д. Новая Пунерь от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2624 "Подъезд к с. Семеть от а/д Кстово-Б. Мокрое-Вязовка"	2025	СП Большемокринский сельсовет	+		V	2	3,689
3.2	ул. Малая Сторона д. 251-299 в с. Б. Мокрое	2019	СП Большемокринский сельсовет		+	V	2	1,8
3.3	ул. Валдаи д. 90-136 с. Б.Мокрое	2020	СП Большемокринский сельсовет		+	V	2	1,2
сельское поселение Запрудновский сельсовет								
3.1	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-11 Подъезд к д. Калинино - от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2640 "Запрудное-Толмачево"	2020	СП Запрудновский сельсовет		+	V	2	0.209
3.2	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-8 Подъезд к д. Долгая Поляна от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2641 "Подъезд к с. Варварское от а/д М-7 "Волга"	2019	СП Запрудновский сельсовет	+		V	2	1,623
3.3	ул. Центральная с. Варварское	2030	СП Запрудновский сельсовет		+	V	2	0,5
3.4	ул. Без названия в д. Долгая Поляна	2019	СП Запрудновский сельсовет		+	V	2	0,7
3.5	Подъезд к коттеджному п. Терраски с. Шава от с. Кадницы	2023	СП Запрудновский сельсовет	+		V	2	2,0
сельское поселение Новоликеевский сельсовет								
3.1	ул. Новая в д. Карабатово	2020	СП Новоликеевский сельсовет		+	V	2	1,4
3.2	ул. Новая в д. Караулово	2030	СП Новоликеевский сельсовет		+	V	2	0,98
сельское поселение Прокошевский сельсовет								
3.1	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-16 Подъезд к д. Козловка от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2622 "Подъезд к д. Прокошево-Ляписи от а/д Запрудное-Толмачево"	2019	СП Прокошевский сельсовет	+		V	2	1,535

3.2	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-15 Подъезд к д. Шерменево от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2640 "Запрудное-Толмачево"	2025	СП Прокошевский сельсовет	+		V	2	5,528
3.3	автомобильная дорога Прокошево-Соколово	2022	СП Прокошевский сельсовет	+		IV	2	7
3.4	ул. Трофимова в с. Толмачево	2020	СП Прокошевский сельсовет	+		V	2	0,3
3.5	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-17 Подъезд к д. Серково от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2622 "Подъезд к д. Прокошево-Ляписи от а/д Запрудное-Толмачево"	2022	СП Прокошевский сельсовет	+		V	2	5,2
3.6	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-21 Подъезд к д. Волчиха через д. Красногорка от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2622 "Подъезд к д. Прокошево-Ляписи от а/д Запрудное-Толмачево"	2030	СП Прокошевский сельсовет	+		V	2	6,153
3.7	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-19 Подъезд к д. Конновка от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2630 "Подъезд к д. Красноселово от а/д подъезд к д. Прокошево-с. Ляписи"	2020	СП Прокошевский сельсовет	+		V	2	2,097
3.8	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-20 Подъезд к д. Попадейка от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2630 "Подъезд к д. Красноселово от а/д подъезд к д. Прокошево-с. Ляписи"	2030	СП Прокошевский сельсовет	+		V	2	1,027
3.9	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-18 Подъезд к д. Семенцево от а/д 22 237 ОП МР-17 "Подъезд к д. Серково от а/д Подъезд к д. Прокошево-Ляписи от а/д Запрудное-Толмачево"	2030	СП Прокошевский сельсовет	+		V	2	0,485
3.10	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-23 Подъезд к п. Искра от а/д 22 237 ОП МР-21 "Подъезд к д. Волчиха от а/д Подъезд к д. Прокошево-Ляписи от а/д Запрудное-Толмачево"	2030	СП Прокошевский сельсовет	+		V	2	1,987
сельское поселение Работкинский сельсовет								

3.1	ул. Приволжская п. Волжский	2020	СП Работкинский сельсовет		+	V	2	0,7
3.2	ул.частный сектор д.1-д.89 в д. Малиновка	2022	СП Работкинский сельсовет		+	V	2	1,12
сельское поселение Ройкинский сельсовет								
3.1	ул. №6 в д. Козловка	2020	СП Ройкинский сельсовет		+	V	2	1,238
3.2	ул. №2 д. Ройка	2021	СП Ройкинский сельсовет		+	V	2	0,552
сельское поселение Слободской сельсовет								
3.1	ул. от Церкви по ул.Земляничной до дома 92, д.Подлесово	2022	СП Слободской сельсовета		+	V	2	0,72
3.2	ул. Слобода от дома 161 до дома 155, д.Подлесово	2022	СП Слободской сельсовета		+	V	2	0,41
3.3	ул.Полевая от автомобильной дороги 2637 «Проезд к д.Г.Борок-с.Слободское-д.Докукино от а/д Н.Новгород-Казань» до дома 130, с.Слободское	2022	СП Слободской сельсовета		+	V	2	0,6
3.4	от дома 1 до дома 47, д.Спирино	2019	СП Слободской сельсовета		+	V	2	0,37
3.5	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-30 Подъезд к д. Спирино от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2637 "Подъезд к д. Горный Борок-с. Слободское-д. Докукино от а/д М-7 "Волга"	2019	СП Слободский сельсовет	+		V	2	2,49
сельское поселение Чернухинский сельсовет								
3.1	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-32 Подъезд к д. Вершинино от а/д 22 ОП Р 22К-0037 "Кстово-Д. Константиново-а/д Н.Новгород-Саратов"	2030	СП Чернухинский сельсовет	+		V	2	0,966
3.2	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-22 Подъезд к д. Цедень-Грязновка от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2623 "Подъезд к с. Выездное от а/д подъезд к с. Ст.Ключищи-с.Подлесово"	2030	СП Чернухинский сельсовет	+		V	2	5,254
3.3	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-35 Подъезд к д. Келейниково от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2623 "Подъезд к с. Выездное от а/д Подъезд к с. Ст. Ключищи-с. Подлесово"	2019	СП Чернухинский сельсовет	+		V	2	0,59
3.4	22 237 848 ОП МП-084 ул.Дачная д.Владимировка	2022	СП Чернухинский сельсовет		+	V	2	0,351

3.5	22 237 848 ОП МП-99 ул. без названия, от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2610 Шелокша-Вереево у д.№ 60В (магазин) до кладбища с.Вереево	2020	СП Чернухинский сельсовет		+	V	2	1,0	
3.6	22 237 848 ОП МП-125 ул. без названия (конец хода) до д.№ 1А» в районе д. №1 Саратов д. Старые Ключищи, до а/д 22 ОП МЗ 22Н - 2612.Подъезд к д.Ст.Ключищи – д.Подлесово от а/д Кстово – Д.Константиново – а/д Н.Новгород – Саратов	2020	СП Чернухинский сельсовет		+	V	2	0,803	
3.7	22 237 848 ОП МП-126 в районе д. №73 до а/д 22 ОП МЗ 22Н - 2612.Подъезд к д.Ст.Ключищи – д.Подлесово от а/д Кстово – Д.Константинов– а/д Н.Новгород – Саратов	2020	СП Чернухинский сельсовет		+	V	2	0,877	
сельское поселение Чернышихинский сельсовет									
3.1	ул. Ббез названия от д.№44 до д. №68 с. Чернышиха	2020	СП Чернышихинский сельсовет		+	+	V	2	0,4
3.2	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-39 "Подъезд к д. Ташлыково от а/д М-7 "Волга"	2022	СП Чернышихинский сельсовет		+		V	2	4,146
3.3	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-46 Подъезд к д. Рамешки-Игрищи от а/д 22 237 ОП МР-44 Подъезд к д. Соколово-Сонино-Лопатищи-Соколищи"	2025	СП Чернышихинский сельсовет		+		V	2	3,738
3.4	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-55 А/д Соколово-Высоково от а/д 22 237 ОП МР-47 Подъезд к д. Прокошевка-Коровино-Высоово	2030	СП Чернышихинский сельсовет		+		V	2	4,105
3.5	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-47 Подъезд к д. Прокошевка-Коровино-Высоково от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2658 "Чернышиха-Соколово"	2030	СП Чернышихинский сельсовет		+		V	2	3,303
3.6	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-45 Подъезд к д. Игрищи от а/д 22 237 ОП МР-44 "Подъезд к д. Соколово-Сонино-Лопатищи-Соколищи"	2023	СП Чернышихинский сельсовет		+		V	2	0,14

3.7	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-44 Подъезд к д. Соколово-Сонино-Лопатищи-Соколищи от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2643 "Подъезд к д. Лавровка от а/д М-7 "Волга"	2028	СП Чернышихинский сельсовет	+		V	2	9,646
-----	--	------	-----------------------------	---	--	---	---	-------

Информация по ремонту автомобильных дорог местного значения Кстовского муниципального района Нижегородской области в период с 2019 по 2030 г. представлена в табл. 2.3.1.2.

Таблица 2.3.1.2

Перечень мероприятий по ремонту улично-дорожной сети

№	Мероприятие	Срок окончания	Муниципальный район / Городской округ	Поселение	Ремонт	Капитальный ремонт	Категория	Кол-во полос	Протяженность, км
городское поселение г. Кстово									
1	ул. Космонавтов (Чернова)	2020	Кстовский МР	ГП г. Кстово		+	IV	2	0,597
2	ул. Свободы (на участке от ул. Жуковского до ул. Чванова)	2022	Кстовский МР	ГП г. Кстово		+	IV	2	0,78
3	ул. Котовского	2021	Кстовский МР	ГП г. Кстово	+		IV	2	1,73
4	ул. Коминтерна	2022	Кстовский МР	ГП г. Кстово		+	IV	2	0,84
сельское поселение Афонинский сельсовет									
5	ул. Тепличная д. Никульское	2021	Кстовский МР	СП Афонинский сельсовет	+		IV	2	0,32
6	Реконструкция автомобильной дороги 22 ОП МЗ 22Н-2629 Афонино-Никульское	2019	Кстовский МР	СП Афонинский сельсовет		+	IV	2	2,966
сельское поселение Безводнинский сельсовет									
7	улица Съезд в нижнюю часть с. Безводное от ул. 1 Мая д.12а до ул. Советская д.1	2019	Кстовский МР	СП Безводнинский сельсовет	+		V	2	0,7
8	ул. Лесная от д. 1 до д. 46 с. Безводное	2030	Кстовский МР	СП Безводнинский сельсовет	+		V	2	0,88
сельское поселение Большеельнинский сельсовет									
9	ул. Школьная в с. Б.Ельня	2030	Кстовский МР	СП Большеельнинский сельсовет		+	V	2	0,28
10	ул. Луговая в с. Федяково	2030	Кстовский МР	СП Большеельнинский сельсовет		+	V	2	0,58
11	ул. Садовая в с. Б.Ельня	2030	Кстовский МР	СП Большеельнинский сельсовет		+	V	2	0,78

				сельсовет						
сельское поселение Большемокринский сельсовет										
12	ул. Малая Сторона д. 251- 299 в с. Б. Мокрое	2019	Кстовский МР	СП Большемокринский сельсовет		+	V	2	1,8	
13	ул. Валдаи д. 90- 136 с. Б.Мокрое	2020	Кстовский МР	СП Большемокринский сельсовет		+	V	2	1,2	
сельское поселение Запрудновский сельсовет										
14	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-11 Подъезд к д. Калинино - от а/д 22 ОП М3 22Н-2640 "Запрудное- Толмачево"	2020	Кстовский МР	СП Запрудновски й сельсовет		+	V	2	0,209	
15	ул. Центральная с. Варварское	2030	Кстовский МР	СП Запрудновски й сельсовет	+		V	2	0,5	
16	ул. Без названия в д. Долгая Поляна	2019	Кстовский МР	СП Запрудновски й сельсовет	+		V	2	0,7	
17	автомобильная дорога 22 ОП М3 22Н-2641 Подъезд к с.Варварское от а/д М-7"Волга"	2019	Кстовский МР	СП Запрудновски й сельсовет		+	IV	2	5,17	
сельское поселение Новоликеевский сельсовет										
18	ул. Новая в д. Карабатово	2020	Кстовский МР	СП Новоликеевск ий сельсовет	+		V	2	1,4	
19	ул. Новая в д. Караулово	2030	Кстовский МР	СП Новоликеевск ий сельсовет	+		V	2	0,98	
сельское поселение Работкинский сельсовет										
20	ул. Приволжская п. Волжский	2020	Кстовский МР	СП Работкинский сельсовет	+		V	2	0,7	
21	ул.частный сектор д.1-д.89 в д. Малиновка	2022	Кстовский МР	СП Работкинский сельсовет	+		V	2	1,12	
22	автомобильная дорога 22 ОП М3 22Н-2644 Подъезд к с.Работки- с.Кадницы от а/д М-7"Волга"	2021	Кстовский МР	СП Работкинский сельсовет	+		IV	2	11,56	
сельское поселение Ройкинский сельсовет										
23	ул. №6 в д. Козловка	2020	Кстовский МР	СП Ройкинский сельсовет	+		V	2	1,238	
24	ул. №2 д. Ройка	2021	Кстовский МР	СП Ройкинский сельсовет	+		V	2	0,552	

сельское поселение Слободской сельсовет									
25	ул. от Церкви по ул.Земляничной до дома 92, д.Подлесово	2022	Кстовский МР	СП Слободской сельсовета		+	V	2	0,72
26	ул. Слобода от дома 161 до дома 155, д.Подлесово	2022	Кстовский МР	СП Слободской сельсовета		+	V	2	0,41
27	ул.Полевая от автомобильной дороги 2637 «Проезд к д.Г.Борок-с.Слободское-д.Докукино от а/д Н.Новгород-Казань» до дома 130, с.Слободское	2022	Кстовский МР	СП Слободской сельсовета		+	V	2	0,6
28	от дома 1 до дома 47, д.Спирино	2019	Кстовский МР	СП Слободской сельсовета		+	V	2	0,37
сельское поселение Чернухинский сельсовет									
29	22 237 848 ОП МП-084 ул.Дачная д.Владимировка	2022	Кстовский МР	СП Чернухинский сельсовет		+	V	2	0,351
30	22 237 848 ОП МП-99 ул. без названия, от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2610 Шелокша-Вереевеево у д.№ 60В (магазин) до кладбища с.Вереевеево	2020	Кстовский МР	СП Чернухинский сельсовет		+	V	2	1,0
31	22 237 848 ОП МП-125 ул. без названия (конец хода) до д.№ 1А» в районе д. №1 Саратов д. Старые Ключищи, до а/д 22 ОП МЗ 22Н - 2612.Подъезд к д.Ст.Ключищи – д.Подлесово от а/д Кстово – Д.Константиново – а/д Н.Новгород – Саратов	2020	Кстовский МР	СП Чернухинский сельсовет		+	V	2	0,803
32	22 237 848 ОП МП-126 в районе д. №73 до а/д 22 ОП МЗ 22Н - 2612.Подъезд к д.Ст.Ключищи –	2020	Кстовский МР	СП Чернухинский сельсовет		+	V	2	0,877

	д.Подлесово от а/д Кстово – Д.Константиновj – а/д Н.Новгород – Саратов								
сельское поселение Чернышихинский сельсовет									
33	ул. Ббез названия от д.№44 до д. №68 с. Чернышиха	2020	Кстовский МР	СП Чернышихинский сельсовет		+	V	2	0,4

2.3.2. Организация дорожного движения

Совершенствование организации дорожного движения включают 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.

Данные мероприятия, планируемые к проведению на территории Кстовского муниципального района, представлены в табл. 2.3.2.1 и на рисунке 2.3.2.1.

Таблица 2.3.2.1

Перечень мероприятий по изменению существующей организации дорожного движения

№ п/п	Мероприятие	Срок окончания	Муниципальный район / Городской округ	Поселение	С тр	Р ек
1	Запрет остановки транспортных средств в с. Работки на ул. Свободы (магазин «Пятерочка»)	2021	Кстовский МР	Работкинский сельсовет		+



Рисунок 2.3.2.1. Мероприятия по организации дорожного движения

2.3.3. 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, в 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;
- передача выбранных режимов работы светофорных объектов непосредственно к дорожным контроллерам в адресах.

Данные мероприятия, планируемые к проведению на территории Кстовского муниципального района, представлены в табл. 2.3.3.1 и на рисунке 2.3.3.1.

Таблица 2.3.3.1

Перечень мероприятий по развитию автоматизированной системы управления дорожным движением

№ п/п	Мероприятие	Срок окончания	Муниципальный район / Городской округ	Поселение	С тр	Р ек
1.	Установка устройств фото- видеofиксации нарушений при въезде в населенный пункт д. Подлесово	2021	Кстовский МР	Слободский сельсовет	+	
2.	Установка устройств фото- видеofиксации в с. Великий Враг нарушений на ул. Кожанова	2021	Кстовский МР	Безводнинского сельсовет	+	
3.	Установка устройств фото- видеofиксации нарушений в д. Зименки на ул. Магистральная	2021	Кстовский МР	Безводнинского сельсовет	+	
4.	Установка устройств фото- видеofиксации нарушений в с. Безводное на ул. Больничная	2021	Кстовский МР	Безводнинский сельсовет	+	

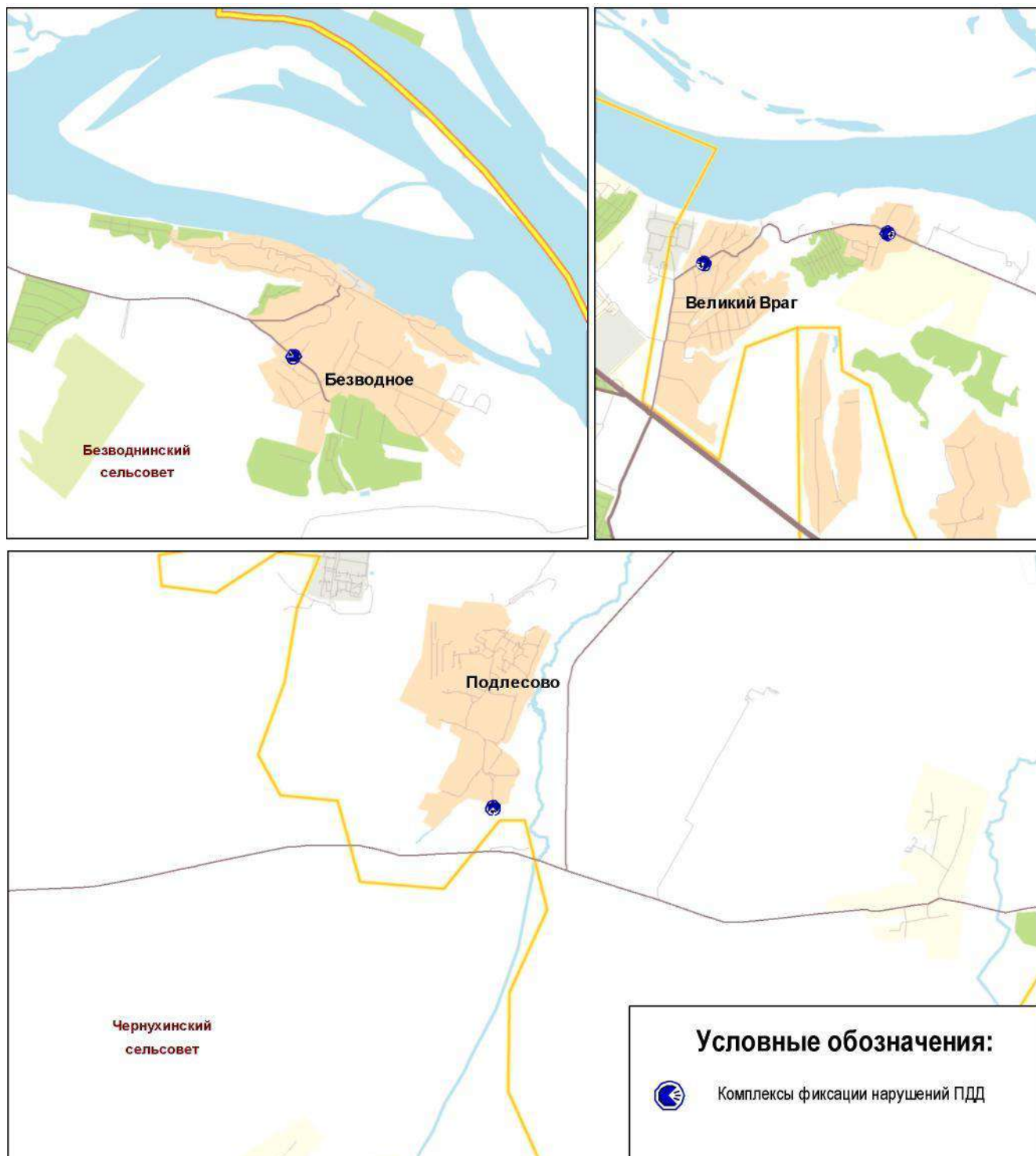


Рисунок 2.3.3.1. Мероприятия по развитию автоматизированной системы управления дорожным движением

2.3.4. 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.

Данные мероприятия, планируемые к проведению на территории Кстовского муниципального района, представлены в табл. 2.3.4.1 и на рисунке 2.3.4.1.

Таблица 2.3.4.1

Перечень мероприятий по устранению помех для движения и факторов опасности

№ п/п	Мероприятие	Срок окончания	Муниципальный район / Городской округ	Поселение	С	Р
					т	е
					р	к
1.	Устройство наружного освещения на участке дороги Большая Ельня – Ольгино от автозаправки вблизи торгового центра Мега до поворота на село Федяково	2021	Кстовский МР	Большеельнинский сельсовет	+	
2.	Устройство наружного освещения на а/д Проезд к д.Г.Борок-с.Слободское-д.Докукино от а/д Н.Новгород-Казань	2021	Кстовский МР	Слободской сельсовет	+	

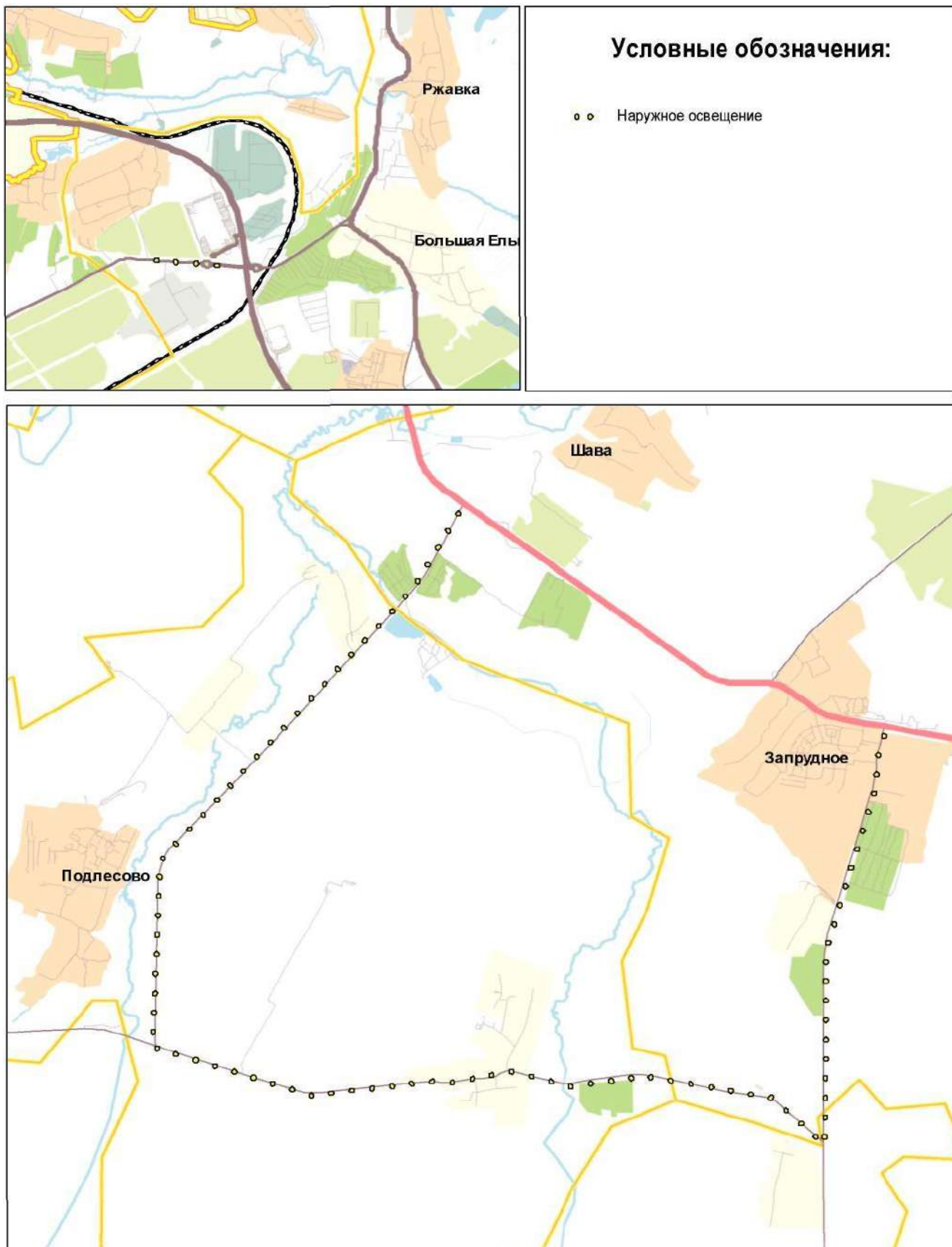


Рисунок 2.3.4.1. Мероприятия по устранению помех для движения и факторов опасности

2.3.5. 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 Кстовского муниципального района;
- 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 Кстовского муниципального района на функционирование городского пассажирского транспорта общего пользования.

В целях повышения качества обслуживания пассажиров Кстовского муниципального района 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 Кстовского муниципального района Нижегородской области является перераспределение транспортных потоков и создание предпосылок для переключения пассажиропотоков при движениях 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. Проектом предусматривается создание ТПУ «Кстово-пассажирское».

Перечень мероприятий по развитию маршрутной сети наземного пассажирского общественного транспорта Кстовского муниципального района представлен в таблице 2.3.5.1, схема мероприятий – рисунок 2.3.5.1

Таблица 2.3.5.1

Перечень мероприятий по развитию маршрутной сети наземного пассажирского общественного транспорта Кстовского муниципального района

№ п/п	№ на схеме	Мероприятие	Поселение	Вид		Срок реализации						Параметры	
				С	Р	2019	2020	2021	2022	2023	до 2030		
1	1.1.	Строительство транспортно-пересадочного узла «Кстово-пассажирское»	г. Кстово	+		+	+	+					г. Кстово, ул. Магистральная, д.2. Совмещенный (авто-железнодорожный) транспортно-пересадочный узел вместимостью 200 чел.
2	2.1.	Организация пригородных железнодорожных перевозок на участке Мыза – Кстово	г. Кстово			+	+	+					Пригородные железнодорожные перевозки: Протяженность маршрута – 25 км; Количество пар поездов – 12; Составность – 4 вагона; Время в пути – 30 минут
3	3.1.	Изменение муниципального маршрута № 138 "Кстово - Подлесово - Слободское - Прокосево - Волжский - Работки" с заездом в д. Подслесово	г. Кстово						+				Изменение маршрута с организацией заезда в д. Подлесово и устройство остановочного пункта в районе Церкви (д. Подлесово, 60А). Протяженность маршрута - 58,2 км
4		Устройство посадочных площадок	г. Кстово			+							На автомобильной дороге М-7 «Волга» км 438-515 (слева) и км 438+590 (справа) - 2 ед.
5	3.2	Организация сельского муниципального автобусного маршрута	Большеельнинский сельсовет								+		п. Крутая - с. Фроловское - д. Опалиха - п. Ждановский - с. Большая Ельня - д. Ржавка. Протяженность маршрута - 11 км, количество новых остановочных пунктов - 8 ед.
6	3.3	Организация сельского муниципального автобусного маршрута	Большеельнинский сельсовет								+		д. Малая Ельня - д. Опалиха - п. ждановский - с. Большая Ельня - автодорога 22К-0031 - до д. Ольгино, Нижний Новгород. Протяженность маршрута - 18 км, количество новых остановочных пунктов - 4 ед.

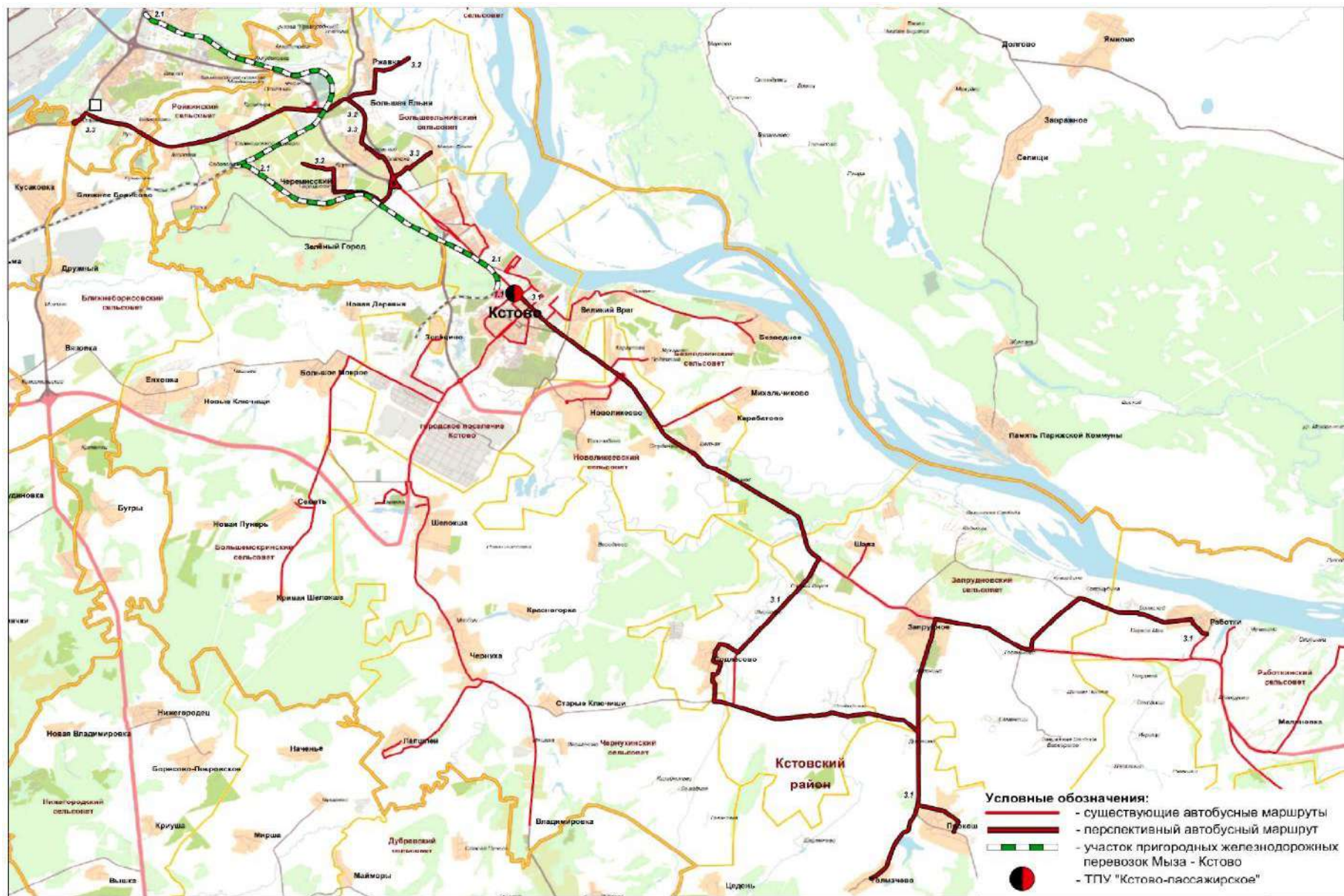


Рис. 2.3.5.1. Схема мероприятий развития пассажирского транспорта общего пользования Кстовского муниципального района.

2.3.6. Грузовой автомобильный транспорт и терминально-складская инфраструктура

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

Планируется строительство логистического парка класса А общей площадью 138 280 кв. м, реализуемый двумя очередями по адресу: г. Кстово, ул. Магистральная.

Так же планируется строительство новых объектов грузопоглощения и грузогенерации:

- 1) г. Кстово, ООО "Холдинг АРС", строительство литейного предприятия;
- 2) г. Кстово, строительство предприятия по переработке строительных отходов во вторичные продукты.

2.3.7. 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 расстояния 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 веломаршрута в г. Кстово: ул. 40 лет Октября, пр. Победы, пр. Капитана Рачкова, ул. Зеленая, пл. Мира. В результате необходимости обеспечения граждан парковочными местами для хранения велосипедов планируется устройство велопарковок в г. Кстово: парк «Октябрь» (5-10 мест), бульвар Нефтепереработчиков (10 мест), ул. 40 лет Октября (4-5 шт. по 5 мест).

Данные мероприятия, планируемые к проведению на территории Кстовского муниципального района, представлены в табл. 2.3.7.1 и на рисунке 2.3.7.1.

Таблица 2.3.7.1

Перечень мероприятий по развитию велосипедной инфраструктуры

№ п/п	Мероприятие	Срок окончания	Муниципальный район / Городской округ	Поселение	Стр	Рек
1.	Организация велодорожки на ул. 40 лет Октября	2021	Кстовский МР	ГО Кстово г.	+	
2.	Организация велодорожки на пр. Победы	2021	Кстовский МР	ГО Кстово г.	+	
3.	Организация велодорожки на пр. Капитана Рачкова	2021	Кстовский МР	ГО Кстово г.	+	
4.	Организация велодорожки на ул. Зеленая	2021	Кстовский МР	ГО Кстово г.	+	
5.	Организация велодорожки на пл. Мира	2021	Кстовский МР	ГО Кстово г.	+	
6.	Организация велопарковки у парка «Октябрь»	2021	Кстовский МР	ГО Кстово г.	+	
7.	Организация велопарковки на бульваре Нефтепереработчиков	2021	Кстовский МР	ГО Кстово г.	+	
8.	Организация велопарковки на ул. 40 лет Октября	2021	Кстовский МР	ГО Кстово г.	+	



Рисунок 2.3.7.1. Мероприятия по развитию велосипедной инфраструктуры

2.3.8. Пешеходная инфраструктура

Основным мероприятием по сохранению и развитию существующей пешеходной инфраструктуры является устройство пешеходных зон в г. Кстово ул. Березовая, ул. Октябрьская, ул. Советская, ул. Котовского, ул. Космонавтов, ул. Полевая.

Кроме того, с целью улучшения пешеходной инфраструктуры предусматривается выполнение работ по ремонту асфальтобетонного покрытия тротуаров, внутридворовых территорий, асфальтирование тропиной сети на дворовых территориях, а также строительство тротуаров вдоль дорог регионального и межмуниципального значения, при наличии соответствующей возможности.

В целях обеспечения безопасности движения пешеходов планируется устройство пешеходных ограждений в г. Кстово: пр. Победы, ул. Зеленая, ул. Чванова, ул. Театральная, ул. Магистральная, пл. Мира, пр. Капитана Рачкова.

Данные мероприятия, планируемые к проведению на территории Кстовского муниципального района, представлены в табл. 2.3.8.1 и на рисунке 2.3.8.1.

Таблица 2.3.8.1

Перечень мероприятий по развитию пешеходной инфраструктуры

№ п/п	Мероприятие	Срок окончания	Муниципальный район / Городской округ	Поселение	С тр	Р ек
1.	Устройство пешеходных ограждений на пр. Победы	2021	Кстовский МР	ГО г. Кстово	+	
2.	Устройство пешеходных ограждений на ул. Зеленая	2021	Кстовский МР	ГО г. Кстово	+	
3.	Устройство пешеходных ограждений на ул. Чванова	2021	Кстовский МР	ГО г. Кстово	+	
4.	Устройство пешеходных ограждений на ул. Театральная	2021	Кстовский МР	ГО г. Кстово	+	
5.	Устройство пешеходных ограждений на ул.	2021	Кстовский МР	ГО г. Кстово	+	

	Магистральная					
6.	Устройство пешеходных ограждений на пл. Мира	2021	Кстовский МР	ГО г. Кстово	+	
7.	Устройство пешеходных ограждений на пр. Капитана Рачкова	2021	Кстовский МР	ГО г. Кстово	+	
8.	Установка пешеходных ограждений вдоль школы в д. Подлесово	2021	Кстовский МР	Слободской сельсовет	+	
9.	Установка пешеходных ограждений в п. Дружный у МДОУ№49	2021	Кстовский МР	Ближнеборисовский сельсовет	+	

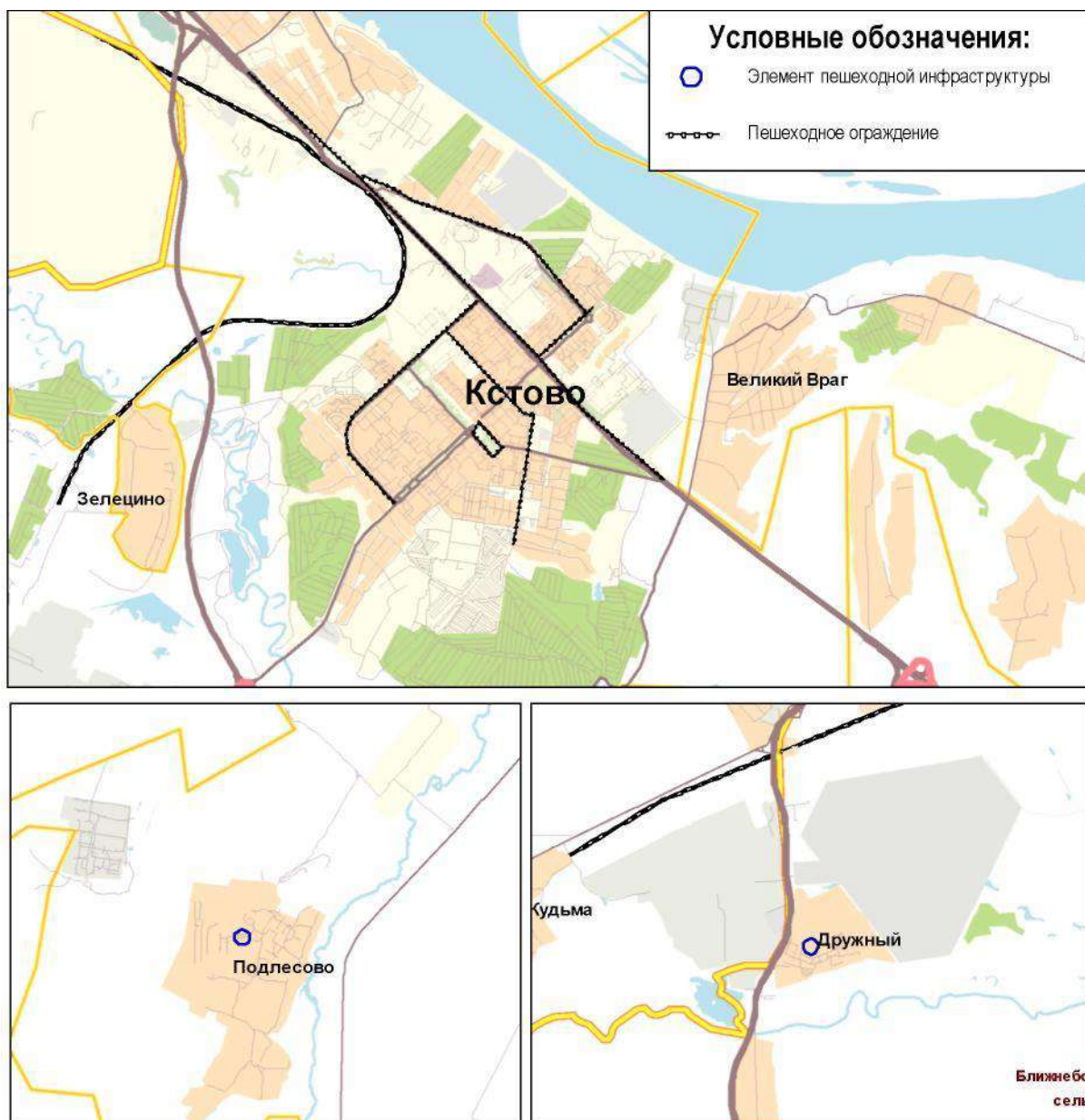


Рисунок 2.3.8.1. Мероприятия по развитию пешеходной инфраструктуры

2.3.9. Парковочное пространство

Для обеспечения эффективного использования парковочного пространства в границах Кстовского муниципального района 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.

Данные мероприятия, планируемые к проведению на территории Кстовского муниципального района, представлены в табл. 2.3.9.1 и на рисунке 2.3.9.1.

Таблица 2.3.9.1

Перечень мероприятий по развитию парковочного пространства

№ п/п	Мероприятие	Срок окончания	Муниципальный район / Городской округ	Поселение	С тр	Р ек
1.	Устройство платной парковки на территории п. Дружный	2021	Кстовский МР	Ближнеборисовский сельсовет	+	



Рисунок 2.3.9.1. Мероприятия по развитию парковочного пространства

2.3.10. 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 20 000 ед/сут равняется 3-8 с двусторонним размещением.

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

Площадки отдыха необходимо располагать не ближе 1 км от населенных пунктов. На автомобильных дорогах категории I 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 IA категории 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 IB - 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.

2.4. Транспортное моделирование

Расчет перспективной интенсивности движения основан на анализе и прогнозе показателей социально-экономического развития и развития транспортной инфраструктуры, в число которых входят:

- изменение численности населения;
- изменение численности занятого населения;
- изменение числа мест труда;
- изменение стоимости времени;
- изменение уровня автомобилизации;
- развитие дорожной сети.

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 экономичных объектов-аналогов, запроектированных, построенных в 2005 – 2017 гг. 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 решениям 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.;
- трамвайных линий, линий скоростных трамваев – 1 км (в зависимости от количества путей, используемой технологии создания);
- трамвайных парков, депо (в зависимости от параметров) – 1 шт.;
- транспортно-пересадочных узлов (в зависимости от параметров, видов транспорта, входящих объектов) – 1 шт.;
- парковок – 1 машино-место;
- велоинфраструктуры (в зависимости от параметров: велодорожка/велополоса, количество полос) – 1 км;
- объектов дорожного сервиса (в зависимости от состава) – 1 шт.;
- железных дорог – 1 км (в зависимости от количества путей и электрификации);
- 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.

Источниками сведения об объектах-аналогах являлись:

- данные, переданные Заказчиком в качестве исходных;
- материалы, полученные по запросам в органах управления автомобильными дорогами и т.д.;
- сведения, полученные с сайта Госзакупок (<http://zakupki.gov.ru/>);
- наработанные Инженерной группой «Стройпроект» материалы.

Источниками финансирования мероприятий являются:

- для объектов местного значения:
 - средства бюджета Кстовского муниципального района;
 - средства областного бюджета Нижегородской области, передаваемые в бюджет муниципального образования;

- средства федерального бюджета Российской Федерации, передаваемые в бюджет муниципального образования;
- прочие источники (например, средства от приносящей доход деятельности, средства предприятий, собственные средства населения);
- для объектов регионального значения:
- средства областного бюджета Нижегородской области;
- средства федерального бюджета Российской Федерации, передаваемые в бюджет Нижегородской области;
- прочие источники;
- для объектов федерального значения:
- средства федерального бюджета Российской Федерации;
- прочие источники.

Таблица 3.1

Стоимость мероприятий по развитию улично-дорожной сети

№	Мероприятие	Срок окончания	Поселение	С тр	Р ек	Категория	Кол-во полос	Протяженность, км	Стоимость, млн. руб
городское поселение г. Кстово									
3.1	ул. Островского (на участке от примыкания с ул. Ступишина (в районе торгового центра) до ФОКа)	2020	ГП г. Кстово	+		IV	2	1,009 (кольцевая развязка)	190,087
3.2	пр. Кап. Рачкова (на участке от транспортной развязки на пересечении ул.Островского и пр.кап. Рачкова до а/д подъезд к с. Безводной)	2022	ГП г. Кстово	+		I	4	0,968	242,321
3.3	ул. Космонавтов (Чернова)	2020	ГП г. Кстово		+	IV	2	0,597	24,825
3.4	ул. Свободы (на участке от ул. Жуковского до ул. Чванова)	2022	ГП г. Кстово		+	IV	2	0,78	26,725
3.5	ул. Котовского	2021	ГП г. Кстово		+	IV	2	1,73	43,808
3.6	ул. Коминтерна	2022	ГП г. Кстово		+	IV	2	0,84	10,373
сельское поселение Афонинский сельсовет									
3.1	ул. Овражная д. Афонино	2020	СП Афонинский сельсовет	+		IV	2	0,2	3,6
3.2	ул. Тепличная д. Никульское	2021	СП Афонинский сельсовет		+	IV	2	0,32	4,8
сельское поселение Безводнинский сельсовет									
3.1	улица Съезд в нижнюю часть с. Безводное от ул. 1 Мая д.12а до ул. Советская д.1	2019	СП Безводнинский сельсовет		+	V	2	0,7	10,5
3.2	ул. Лесная от д. 1 до д. 46 с. Безводное	2030	СП Безводнинский сельсовет		+	V	2	0,88	13,2
3.3	автомобильная дорога подход к с. Безводное от автодороги Подъезд к д.Михальчиково –	2020	СП Безводнинский сельсовет	+		V	2	1,711	30,798

	речной порт от а/д М - 7 Волга								
3.4	Подъезд к комплексу «Волга» от д. Михальчиково	2030	СП Безводнинский сельсовет	+		V	2	4,22	75,96
сельское поселение Ближнеборисовский сельсовет									
3.1	ул. Железнодорожная (О Т ул. Железнодорожная д. 2-Б до ул. Железнодорожная д. 78) с. Ближнее Борисово	2020	СП Ближнеборисо вский сельсовет	+		V	2	0,995	14,925
3.2	ул. Новая Стройка (от ул. Большая Дорога, д. 14 до ул. Новая стройка, д. 376) с Вязовка	2022	СП Ближнеборисо вский сельсовет	+		V	2	0,85	12,75
сельское поселение Большеельнинский сельсовет									
3.1	ул. Школьная в с. Б. Ельня	2030	СП Большеельнин ский сельсовет		+	V	2	0,28	4,2
3.2	ул. Луговая в с. Федяково	2030	СП Большеельнин ский сельсовет		+	V	2	0,58	8,7
3.3	ул. Садовая в с. Б. Ельня	2030	СП Большеельнин ский сельсовет		+	V	2	0,78	11,7
3.4	Строительство а/д от с. Большая Ельня до а/д Афонино-Никульское	2023	СП Большеельнин ский сельсовет	+			2	4,44	79,92
3.5	Строительство подъездов к д. Ржавка	2023	СП Большеельнин ский сельсовет	+			2	4,80	86,4
3.6	Строительство подъезда к п. Яблоневый	2023	СП Большеельнин ский сельсовет	+			2	1,02	18,36
3.7	Строительство подъездов к с. Б. Ельня от а/д М-7 "Волга"	2023	СП Большеельнин ский сельсовет	+			2	1,47	26,46
3.8	Строительство улиц в д. Опалиха	2023	СП Большеельнин ский сельсовет	+			2	1,20	21,6
3.9	Строительство подъезда к д. Крутая от а/д 22 ОП РЗ 22К-0031) Большая Ельня- Ольгино	2023	СП Большеельнин ский сельсовет	+			2	4,03	72,54
3.10	Развитие УДС в д. Крутая	2023	СП Большеельнин ский сельсовет	+			2	4,93	88,74
3.11	Строительство подъезда к д. Фроловское от д. Крутая	2023	СП Большеельнин ский сельсовет	+			2	0,93	16,74
3.12	Строительство подъезда к д. Черемисское от д. Крутая	2023	СП Большеельнин ский сельсовет	+			2	0,78	14,04
3.13	Строительство подъезда к п. Черемисский от а/д	2030	СП Большеельнин ский сельсовет	+			2	1	18

	подъезд к д. Крутая от а/д 22 ОП РЗ 22К-0031) Большая Ельня-Ольгино								
3.14	Реконструкция участка а/д 22Н-2616 в с.Федяково	2030	СП Большеельнинский сельсовет	+			2	0,52	9,36
сельское поселение Большемокринский сельсовет									
3.1	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-6 Подъезд к д. Новая Пунерь от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2624 "Подъезд к с. Семеть от а/д Кстово-Б. Мокрое-Вязовка"	2025	СП Большемокринский сельсовет	+		V	2	3,689	66,402
3.2	ул. Малая Сторона д. 251-299 в с. Б. Мокрое	2019	СП Большемокринский сельсовет		+	V	2	1,8	27
3.3	ул. Валдаи д. 90-136 с. Б.Мокрое	2020	СП Большемокринский сельсовет		+	V	2	1,2	18
сельское поселение Запрудновский сельсовет									
3.1	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-11 Подъезд к д. Калинино - от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2640 "Запрудное-Толмачево"	2020	СП Запрудновский сельсовет		+	V	2	0,209	3,762
3.2	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-8 Подъезд к д. Долгая Поляна от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2641 "Подъезд к с. Варварское от а/д М-7 "Волга"	2019	СП Запрудновский сельсовет	+		V	2	1,623	29,214
3.3	ул. Центральная с. Варварское	2030	СП Запрудновский сельсовет		+	V	2	0,5	7,5
3.4	ул. Без названия в д. Долгая Поляна	2019	СП Запрудновский сельсовет		+	V	2	0,7	10,5
3.5	Подъезд к коттеджному п. Терраски с. Шава от с. Кадницы	2023	СП Запрудновский сельсовет	+		V	2	2,0	36
сельское поселение Новоликеевский сельсовет									
3.1	ул. Новая в д. Карабатово	2020	СП Новоликеевский сельсовет		+	V	2	1,4	21
3.2	ул. Новая в д. Караулово	2030	СП Новоликеевский сельсовет		+	V	2	0,98	14,7
сельское поселение Прокошевский сельсовет									
3.1	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-16 Подъезд к д. Козловка от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2622 "Подъезд к д. Прокошево-Ляписи от а/д Запрудное-Толмачево"	2019	СП Прокошевский сельсовет	+		V	2	1,535	27,63
3.2	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-15 Подъезд к д.	2025	СП Прокошевский сельсовет	+		V	2	5,528	99,504

	Шерменево от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2640 "Запрудное-Толмачево"								
3.3	автомобильная дорога Прокошево-Соколово	2022	СП Прокошевский сельсовет	+		IV	2	7	126
3.4	ул. Трофимова в с. Толмачево	2020	СП Прокошевский сельсовет	+		V	2	0,3	4,5
3.5	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-17 Подъезд к д. Серково от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2622 "Подъезд к д. Прокошево-Ляписи от а/д Запрудное-Толмачево"	2022	СП Прокошевский сельсовет	+		V	2	5,2	93,6
3.6	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-21 Подъезд к д. Волчиха через д. Красногорка от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2622 "Подъезд к д. Прокошево-Ляписи от а/д Запрудное-Толмачево"	2030	СП Прокошевский сельсовет	+		V	2	6,153	110,754
3.7	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-19 Подъезд к д. Конновка от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2630 "Подъезд к д. Красноселово от а/д подъезд к д. Прокошево-с. Ляписи"	2020	СП Прокошевский сельсовет	+		V	2	2,097	37,746
3.8	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-20 Подъезд к д. Попадейка от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2630 "Подъезд к д. Красноселово от а/д подъезд к д. Прокошево-с. Ляписи"	2030	СП Прокошевский сельсовет	+		V	2	1,027	18,486
3.9	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-18 Подъезд к д. Семенцево от а/д 22 237 ОП МР-17 "Подъезд к д. Серково от а/д Подъезд к д. Прокошево-Ляписи от а/д Запрудное-Толмачево"	2030	СП Прокошевский сельсовет	+		V	2	0,485	8,73
3.10	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-23 Подъезд к п. Искра от а/д 22 237 ОП МР-21 "Подъезд к д. Волчиха от а/д Подъезд к д. Прокошево-Ляписи от а/д Запрудное-Толмачево"	2030	СП Прокошевский сельсовет	+		V	2	1,987	35,766
сельское поселение Работкинский сельсовет									
3.1	ул. Приволжская п. Волжский	2020	СП Работкинский сельсовет		+	V	2	0,7	10,5

3.2	ул.частный сектор д.1-д.89 в д. Малиновка	2022	СП Работкинский сельсовет		+	V	2	1,12	16,8
сельское поселение Ройкинский сельсовет									
3.1	ул. №6 в д. Козловка	2020	СП Ройкинский сельсовет		+	V	2	1,238	18,57
3.2	ул. №2 д. Ройка	2021	СП Ройкинский сельсовет		+	V	2	0,552	7,83
сельское поселение Слободской сельсовет									
3.1	ул. от Церкви по ул.Земляничной до дома 92, д.Подлесово	2022	СП Слободской сельсовета		+	V	2	0,72	10,8
3.2	ул. Слобода от дома 161 до дома 155, д.Подлесово	2022	СП Слободской сельсовета		+	V	2	0,41	6,15
3.3	ул.Полевая от автомобильной дороги 2637 «Проезд к д.Г.Борок-с.Слободское-д.Докукино от а/д Н.Новгород-Казань» до дома 130, с.Слободское	2022	СП Слободской сельсовета		+	V	2	0,6	9
3.4	от дома 1 до дома 47, д.Спирино	2019	СП Слободской сельсовета		+	V	2	0,37	5,55
3.5	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-30 Подъезд к д. Спирино от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2637 "Подъезд к д. Горный Борок-с. Слободское-д. Докукино от а/д М-7 "Волга"	2019	СП Слободский сельсовет	+		V	2	2,49	44,82
сельское поселение Чернухинский сельсовет									
3.1	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-32 Подъезд к д. Вершинино от а/д 22 ОП Р 22К-0037 "Кстово-Д. Константиново-а/д Н.Новгород-Саратов"	2030	СП Чернухинский сельсовет	+		V	2	0,966	17,388
3.2	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-22 Подъезд к д. Цедень-Грязновка от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2623 "Подъезд к с. Выездное от а/д подъезд к с. Ст.Ключищи-с.Подлесово"	2030	СП Чернухинский сельсовет	+		V	2	5,254	94,572
3.3	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-35 Подъезд к д. Келейниково от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2623 "Подъезд к с. Выездное от а/д Подъезд к с. Ст. Ключищи-с. Подлесово"	2019	СП Чернухинский сельсовет	+		V	2	0,59	10,62
3.4	22 237 848 ОП МП-084 ул.Дачная д.Владимировка	2022	СП Чернухинский сельсовет		+	V	2	0,351	5,265

3.5	22 237 848 ОП МП-99 ул. без названия, от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2610 Шелокша-Вереево у д.№ 60В (магазин) до кладбища с.Вереево	2020	СП Чернухинский сельсовет		+	V	2	1,0	15
3.6	22 237 848 ОП МП-125 ул. без названия (конец хода) до д.№ 1А» в районе д. №1 Саратов д. Старые Ключищи, до а/д 22 ОП МЗ 22Н - 2612.Подъезд к д.Ст.Ключищи – д.Подлесово от а/д Кстово – Д.Константиново – а/д Н.Новгород – Саратов	2020	СП Чернухинский сельсовет		+	V	2	0,803	12,045
3.7	22 237 848 ОП МП-126 в районе д. №73 до а/д 22 ОП МЗ 22Н - 2612.Подъезд к д.Ст.Ключищи – д.Подлесово от а/д Кстово – Д.Константиновj– а/д Н.Новгород – Саратов	2020	СП Чернухинский сельсовет		+	V	2	0,877	13,155
сельское поселение Чернышихинский сельсовет									
3.1	ул. Ббез названия от д.№44 до д. №68 с. Чернышиха	2020	СП Чернышихинский сельсовет	+	+	V	2	0,4	6
3.2	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-39 "Подъезд к д. Ташлыково от а/д М-7 "Волга"	2022	СП Чернышихинский сельсовет	+		V	2	4,146	74,628
3.3	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-46 Подъезд к д. Рамешки-Игрищи от а/д 22 237 ОП МР-44 Подъезд к д. Соколово-Сонино-Лопатищи-Соколищи"	2025	СП Чернышихинский сельсовет	+		V	2	3,738	67,284
3.4	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-55 А/д Соколово-Высоково от а/д 22 237 ОП МР-47 Подъезд к д. Прокошевка-Коровино-Высоово	2030	СП Чернышихинский сельсовет	+		V	2	4,105	73,89
3.5	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-47 Подъезд к д. Прокошевка-Коровино-Высоково от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2658 "Чернышиха-Соколово"	2030	СП Чернышихинский сельсовет	+		V	2	3,303	59,454
3.6	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-45 Подъезд к д. Игрищи от а/д 22 237 ОП МР-44 "Подъезд к д. Соколово-Сонино-Лопатищи-Соколищи"	2023	СП Чернышихинский сельсовет	+		V	2	0,14	2,52

3.7	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-44 Подъезд к д. Соколово-Сонино-Лопатищи-Соколищи от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2643 "Подъезд к д. Лавровка от а/д М-7 "Волга"	2028	СП Чернышихинский сельсовет	+	V	2	9,646	173,628
Итого:							131,283	2733,695

Таблица 3.2

Перечень мероприятий по ремонту улично-дорожной сети

№	Мероприятие	Срок окончания	Муниципальный район / Городской округ	Поселение	Ремонт	Капитальный ремонт	Категория	Кол-во полос	Протяженность, км	Стоимость, млн. руб.
Городское поселение г. Кстово										
1	ул. Космонавтов (Чернова)	2020	Кстовский МР	ГП г. Кстово		+	IV	2	0,597	24,825
2	ул. Свободы (на участке от ул. Жуковского до ул. Чванова)	2022	Кстовский МР	ГП г. Кстово		+	IV	2	0,78	26,725
3	ул. Котовского	2021	Кстовский МР	ГП г. Кстово	+		IV	2	1,73	43,808
4	ул. Коминтерна	2022	Кстовский МР	ГП г. Кстово		+	IV	2	0,84	10,373
сельское поселение Афонинский сельсовет										
5	ул. Тепличная д. Никульское	2021	Кстовский МР	СП Афонинский сельсовет	+		IV	2	0,32	4,8
6	Реконструкция автомобильной дороги 22 ОП МЗ 22Н-2629 Афонино-Никульское	2019	Кстовский МР	СП Афонинский сельсовет		+	IV	2	2,966	44,49
сельское поселение Безводнинский сельсовет										
7	улица Съезд в нижнюю часть с. Безводное от ул. 1 Мая д.12а до ул. Советская д.1	2019	Кстовский МР	СП Безводнинский сельсовет	+		V	2	0,7	10,5
8	ул. Лесная от д. 1 до д. 46 с. Безводное	2030	Кстовский МР	СП Безводнинский сельсовет	+		V	2	0,88	13,2
сельское поселение Большеельнинский сельсовет										
9	ул. Школьная в с. Б.Ельня	2030	Кстовский МР	СП Большеельнинский сельсовет		+	V	2	0,28	4,2

10	ул. Луговая в с. Федяково	2030	Кстовский МР	СП Большеельнинский сельсовет		+	V	2	0,58	8,7
11	ул. Садовая в с. Б.Ельня	2030	Кстовский МР	СП Большеельнинский сельсовет		+	V	2	0,78	11,7
сельское поселение Большемокринский сельсовет										
12	ул. Малая Сторона д. 251-299 в с. Б. Мокрое	2019	Кстовский МР	СП Большемокринский сельсовет		+	V	2	1,8	27
13	ул. Валдаи д. 90-136 с. Б.Мокрое	2020	Кстовский МР	СП Большемокринский сельсовет		+	V	2	1,2	18
сельское поселение Запрудновский сельсовет										
14	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-11 Подъезд к д. Калинино - от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2640 "Запрудное-Толмачево"	2020	Кстовский МР	СП Запрудновский сельсовет		+	V	2	0,209	3,762
15	ул. Центральная с. Варварское	2030	Кстовский МР	СП Запрудновский сельсовет	+		V	2	0,5	7,5
16	ул. Без названия в д. Долгая Поляна	2019	Кстовский МР	СП Запрудновский сельсовет	+		V	2	0,7	10,5
17	автомобильная дорога 22 ОП МЗ 22Н-2641 Подъезд к с.Варварское от а/д М-7"Волга"	2019	Кстовский МР	СП Запрудновский сельсовет		+	IV	2	5,17	77,55
сельское поселение Новоликеевский сельсовет										
18	ул. Новая в д. Карабатово	2020	Кстовский МР	СП Новоликеевский сельсовет	+		V	2	1,4	21
19	ул. Новая в д. Караулово	2030	Кстовский МР	СП Новоликеевский сельсовет	+		V	2	0,98	14,7
сельское поселение Работкинский сельсовет										
20	ул. Приволжская п. Волжский	2020	Кстовский МР	СП Работкинский сельсовет	+		V	2	0,7	10,5
21	ул.частный сектор д.1-д.89 в д. Малиновка	2022	Кстовский МР	СП Работкинский сельсовет	+		V	2	1,12	16,8
22	автомобильная дорога 22 ОП МЗ 22Н-2644	2021	Кстовский МР	СП Работкинский сельсовет	+		IV	2	11,56	173,4

	Подъезд к с.Работки-с.Кадницы от а/д М-7"Волга"									
сельское поселение Ройкинский сельсовет										
23	ул. №6 в д. Козловка	2020	Кстовский МР	СП Ройкинский сельсовет	+		V	2	1,238	18,57
24	ул. №2 д. Ройка	2021	Кстовский МР	СП Ройкинский сельсовет	+		V	2	0,552	7,83
сельское поселение Слободской сельсовет										
25	ул. от Церкви по ул.Земляничной до дома 92, д.Подлесово	2022	Кстовский МР	СП Слободской сельсовета		+	V	2	0,72	10,8
26	ул. Слобода от дома 161 до дома 155, д.Подлесово	2022	Кстовский МР	СП Слободской сельсовета		+	V	2	0,41	6,15
27	ул.Полевая от автомобильной дороги 2637 «Проезд к д.Г.Борок-с.Слободское-д.Докукино от а/д Н.Новгород-Казань» до дома 130, с.Слободское	2022	Кстовский МР	СП Слободской сельсовета		+	V	2	0,6	9
28	от дома 1 до дома 47, д.Спирино	2019	Кстовский МР	СП Слободской сельсовета		+	V	2	0,37	5,55
сельское поселение Чернухинский сельсовет										
29	22 237 848 ОП МП-084 ул.Дачная д.Владимиров-ка	2022	Кстовский МР	СП Чернухинский сельсовет		+	V	2	0,351	5,265
30	22 237 848 ОП МП-99 ул. без названия, от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2610 Шелокша-Вереево у д.№ 60В (магазин) до кладбища с.Вереево	2020	Кстовский МР	СП Чернухинский сельсовет		+	V	2	1,0	15
31	22 237 848 ОП МП-125 ул. без названия	2020	Кстовский МР	СП Чернухинский сельсовет		+	V	2	0,803	12,045

	(конец хода) до д.№ 1А» в районе д. №1 Саратов д. Старые Ключищи, до а/д 22 ОП МЗ 22Н - 2612.Подъезд д к д.Ст.Ключищи - д.Подлесово от а/д Кстово - Д.Константиново - а/д Н.Новгород - Саратов									
32	22 237 848 ОП МП-126 в районе д. №73 до а/д 22 ОП МЗ 22Н - 2612.Подъезд д к д.Ст.Ключищи - д.Подлесово от а/д Кстово - Д.Константинов - а/д Н.Новгород - Саратов	2020	Кстовский МР	СП Чернухинский сельсовет		+	V	2	0,877	13,155
сельское поселение Чернышихинский сельсовет										
33	ул. Ббез названия от д.№44 до д. №68 с. Чернышиха	2020	Кстовский МР	СП Чернышихинский сельсовет		+	V	2	0,4	6
Итого:									42,904	693,398

Таблица 3.3

Стоимость мероприятий по организации дорожного движения

№ п/п	Мероприятие	Стр	Рек	Стоимость, млн руб.
Г. Кстово				
1. Пешеходная инфраструктура				
1.1	Устройство пешеходных ограждений на пр. Победы			4,06
1.2	Устройство пешеходных ограждений на ул. Зеленая			18,45
1.3	Устройство пешеходных ограждений на ул. Чванова			8,85
1.4	Устройство пешеходных ограждений на ул. Театральная			8,12
1.5	Устройство пешеходных ограждений на ул. Магистральная			28,04
1.6	Устройство пешеходных ограждений на пл. Мира			3,32
1.7	Устройство пешеходных ограждений на пр. Капитана Рачкова			18,45
2. Велосипедная инфраструктура				

2.1	Организация велодорожки на ул. 40 лет Октября			12,96
2.2	Организация велодорожки на пр. Победы			5,04
2.3	Организация велодорожки на пр. Капитана Рачкова			18
2.4	Организация велодорожки на ул. Зеленая			18
2.5	Организация велодорожки на пл. Мира			72
2.6	Организация велопарковки у парка «Октябрь»			0,11
2.7	Организация велопарковки на бульваре Нефтепереработчиков			0,11
2.8	Организация велопарковки на ул. 40 лет Октября			0,11
Д. Подлесово				
1. Мероприятия по развитию/созданию автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД)				
1.1	Установка устройств фото- видеофиксации нарушений при въезде в населенный пункт			3
2. Пешеходная инфраструктура				
2.1	Установка пешеходных ограждений у вдоль школы			0,74
С. В.Враг				
1. Мероприятия по развитию/созданию автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД)				
1.1	Установка устройств фото- видеофиксации нарушений на ул. Кожанова			6
Д. Зименки				
1. Мероприятия по развитию/созданию автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД)				
1.1	Установка устройств фото- видеофиксации нарушений на ул. Магистральная			6
С. Безводное				
1. Мероприятия по развитию/созданию автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД)				
1.1	Установка устройств фото- видеофиксации нарушений на ул. Больничная			6
С. Работки				
1. Мероприятия по изменению существующей организации дорожного движения (ОДД)				
1.1	Запрет остановки транспортных средств на ул. Свободы (магазин «Пятерочка»)			0,06
П. Дружный				
1. Формирование единого парковочного пространства				
1.1	Устройство платной парковки на территории п. Дружный			30
2. Пешеходная инфраструктура				
2.1	Установка пешеходных ограждений у МДОУ№49			0,74
С. Федяково				
1. Наружное освещение				
1.1	Устройство наружного освещения на участке дороги Большая Ельня – Ольгино от автозаправки вблизи торгового центра Мега до поворота на село Федяково			3,17
д.Г.Борок-с.Слободское-д.Докукино				
1. Наружное освещение				
1.1	Устройство наружного освещения на а/д Проезд к д.Г.Борок-с.Слободское-д.Докукино от а/д Н.Новгород-Казань			56,64
Итого				327,97

Таблица 3.3

Стоимость мероприятий по развитию общественного транспорта

Наименование мероприятия	Населенный пункт	Сроки реализации	Параметры	Стоимость, млн руб.
Развитие наземного автомобильного транспорта общего пользования				
Изменение муниципального маршрута № 138 «Кстово - Подлесово - Слободское - Прокошево - Волжский – Работки» с заездом в д. Подлесово	г. Кстово	2022	Изменение маршрута с организацией заезда в д. Подлесово и устройство остановочного пункта в районе Церкви (д. Подлесово, 60А). Протяженность маршрута - 58,2 км	0,8
Устройство посадочных площадок	г. Кстово	2019	На автомобильной дороге М-7 «Волга» км 438-515 (слева) и км 438+590 (справа) - 2 ед.	0,8
Организация сельского муниципального автобусного маршрута	Большеелнинский сельсовет	2023	п. Крутая - с. Фроловское - д. Опалиха - п. Ждановский - с. Большая Ельня - д. Ржавка. Протяженность маршрута - 11 км, количество новых остановочных пунктов - 8 ед.	3,20
Организация сельского муниципального автобусного маршрута	Большеелнинский сельсовет	2023	д. Малая Ельня - д. Опалиха - п. Ждановский - с. Большая Ельня - автодорога 22К-0031 - до д. Ольгино, Нижний Новгород. Протяженность маршрута - 18 км, количество новых остановочных пунктов - 4 ед.	1,60
Организация транспортно-пересадочных узлов				
Строительство транспортно-пересадочного узла «Кстово-пассажирское»	г. Кстово	2019-2021	г. Кстово, ул. Магистральная, д. 2. Совмещенный (авто-железнодорожный) транспортно-пересадочный узел вместимостью 200 чел.	641,3
Организация пригородных железнодорожных перевозок на участке Мыза – Кстово				
Организация пригородных железнодорожных перевозок на участке Мыза – Кстово	г. Кстово	2019-2021	Пригородные железнодорожные перевозки: Протяженность маршрута – 25 км; Количество пар поездов – 12; Составность – 4 вагона; Время в пути – 30 минут	Стоимость мероприятия учтена в ТПУ
Итого				647,70

4. Итоговый перечень и сроки реализации мероприятий

Итоговый перечень и сроки реализации мероприятий представлены в табл. 4.1 – 4.4.

Таблица 4.1

Итоговый перечень и сроки реализации мероприятий по развитию автомобильных дорог

№	Мероприятие	Срок окончания	Поселение	Стр	Рек	Категория	Кол-во полос	Протяженность, км
городское поселение г. Кстово								
3.1	ул. Островского (на участке от примыкания с ул. Ступишина (в районе торгового центра) до ФОКа)	2020	ГП г. Кстово	+		IV	2	1,009 (кольцевая развязка)

3.2	пр. Кап. Рачкова (на участке от транспортной развязки на пересечении ул.Островского и пр.кап. Рачкова до а/д подъезд к с. Безводной)	2022	ГП г. Кстово	+		I	4	0,968
3.3	ул. Космонавтов (Чернова)	2020	ГП г. Кстово		+	IV	2	0,597
3.4	ул. Свободы (на участке от ул. Жуковского до ул. Чванова)	2022	ГП г. Кстово		+	IV	2	0,78
3.5	ул. Котовского	2021	ГП г. Кстово		+	IV	2	1,73
3.6	ул. Коминтерна	2022	ГП г. Кстово		+	IV	2	0,84
сельское поселение Афонинский сельсовет								
3.1	ул. Овражная д. Афоново	2020	СП Афонинский сельсовет	+		IV	2	0,2
3.2	ул. Тепличная д. Никульское	2021	СП Афонинский сельсовет		+	IV	2	0,32
сельское поселение Безводнинский сельсовет								
3.1	улица Съезд в нижнюю часть с. Безводное от ул. 1 Мая д.12а до ул. Советская д.1	2019	СП Безводнинский сельсовет		+	V	2	0,7
3.2	ул. Лесная от д. 1 до д. 46 с. Безводное	2030	СП Безводнинский сельсовет		+	V	2	0,88
3.3	автомобильная дорога подход к с. Безводное от автодороги Подъезд к д.Михальчиково – речной порт от а/д М - 7 Волга	2020	СП Безводнинский сельсовет	+		V	2	1,711
3.4	Подъезд к комплексу «Волга» от д.Михальчиково	2030	СП Безводнинский сельсовет	+		V	2	4,22
сельское поселение Ближнеборисовский сельсовет								
3.1	ул. Железнодорожная (О т ул.Железнодорожная д. 2-Б до ул.Железнодорожная д.78) с.Ближнее Борисово	2020	СП Ближнеборисовский сельсовет	+		V	2	0,995
3.2	ул.Новая Стройка (от ул. Большая Дорога, д.14 до ул. Новая стройка, д.376) с Вязовка	2022	СП Ближнеборисовский сельсовет	+		V	2	0,85
сельское поселение Большеельнинский сельсовет								
3.1	ул. Школьная в с. Б.Ельня	2030	СП Большеельнинский сельсовет		+	V	2	0,28
3.2	ул. Луговая в с. Федяково	2030	СП Большеельнинский сельсовет		+	V	2	0,58
3.3	ул. Садовая в с. Б.Ельня	2030	СП Большеельнинский сельсовет		+	V	2	0,78
3.4	Строительство а/д от с.	2023	СП	+			2	4,44

	Большая Ельня до а/д Афонино-Никульское		Большеельнинский сельсовет					
3.5	Строительство подъездов к д. Ржавка	2023	СП Большеельнинский сельсовет	+			2	4,80
3.6	Строительство подъезда к п. Яблоневый	2023	СП Большеельнинский сельсовет	+			2	1,02
3.7	Строительство подъездов к с. Б.Ельня от а/д М-7 "Волга"	2023	СП Большеельнинский сельсовет	+			2	1,47
3.8	Строительство улиц в д. Опалиха	2023	СП Большеельнинский сельсовет	+			2	1,20
3.9	Строительство подъезда к д. Крутая от а/д 22 ОП РЗ 22К-0031) Большая Ельня-Ольгино	2023	СП Большеельнинский сельсовет	+			2	4,03
3.10	Развитие УДС в д.Крутая	2023	СП Большеельнинский сельсовет	+			2	4,93
3.11	Строительство подъезда к д. Фроловское от д. Крутая	2023	СП Большеельнинский сельсовет	+			2	0,93
3.12	Строительство подъезда к д. Черемисское от д. Крутая	2023	СП Большеельнинский сельсовет	+			2	0,78
3.13	Строительство подъезда к п. Черемисский от а/д подъезд к д. Крутая от а/д 22 ОП РЗ 22К-0031) Большая Ельня-Ольгино	2030	СП Большеельнинский сельсовет	+			2	1
3.14	Реконструкция участка а/д 22Н-2616 в с.Федяково	2030	СП Большеельнинский сельсовет	+			2	0,52
сельское поселение Большемокринский сельсовет								
3.1	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-6 Подъезд к д. Новая Пунерь от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2624 "Подъезд к с. Семеть от а/д Кстово-Б. Мокрое-Вязовка"	2025	СП Большемокринский сельсовет	+		V	2	3,689
3.2	ул. Малая Строна д. 251-299 в с. Б. Мокрое	2019	СП Большемокринский сельсовет		+	V	2	1,8
3.3	ул. Валдаи д. 90-136 с. Б.Мокрое	2020	СП Большемокринский сельсовет		+	V	2	1,2
сельское поселение Запрудновский сельсовет								
3.1	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-11 Подъезд к д. Калинино - от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2640 "Запрудное-Толмачево"	2020	СП Запрудновский сельсовет		+	V	2	0.209
3.2	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-8 Подъезд к д. Долгая	2019	СП Запрудновский сельсовет	+		V	2	1,623

	Поляна от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2641 "Подъезд к с. Варварское от а/д М-7 "Волга"								
3.3	ул. Центральная с. Варварское	2030	СП Запрудновский сельсовет		+	V	2	0,5	
3.4	ул. Без названия в д. Долгая Поляна	2019	СП Запрудновский сельсовет		+	V	2	0,7	
3.5	Подъезд к коттеджному п. Терраски с. Шава от с. Кадницы	2023	СП Запрудновский сельсовет	+		V	2	2,0	
сельское поселение Новоликеевский сельсовет									
3.1	ул. Новая в д. Карабатово	2020	СП Новоликеевский сельсовет		+	V	2	1,4	
3.2	ул. Новая в д. Караулово	2030	СП Новоликеевский сельсовет		+	V	2	0,98	
сельское поселение Прокошевский сельсовет									
3.1	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-16 Подъезд к д. Козловка от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2622 "Подъезд к д. Прокошево-Ляписи от а/д Запрудное-Толмачево"	2019	СП Прокошевский сельсовет	+		V	2	1,535	
3.2	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-15 Подъезд к д. Шерменево от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2640 "Запрудное-Толмачево"	2025	СП Прокошевский сельсовет	+		V	2	5,528	
3.3	автомобильная дорога Прокошево-Соколово	2022	СП Прокошевский сельсовет	+		IV	2	7	
3.4	ул. Трофимова в с. Толмачево	2020	СП Прокошевский сельсовет	+		V	2	0,3	
3.5	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-17 Подъезд к д. Серково от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2622 "Подъезд к д. Прокошево-Ляписи от а/д Запрудное-Толмачево"	2022	СП Прокошевский сельсовет	+		V	2	5,2	
3.6	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-21 Подъезд к д. Волчиха через д. Красногорка от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2622 "Подъезд к д. Прокошево-Ляписи от а/д Запрудное-Толмачево"	2030	СП Прокошевский сельсовет	+		V	2	6,153	
3.7	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-19 Подъезд к д. Конновка от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2630 "Подъезд к д. Красноселово от а/д	2020	СП Прокошевский сельсовет	+		V	2	2,097	

	подъезд к д. Прокошево-с. Ляписи"							
3.8	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-20 Подъезд к д. Попадейка от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2630 "Подъезд к д. Красноселово от а/д подъезд к д. Прокошево-с. Ляписи"	2030	СП Прокошевский сельсовет	+		V	2	1,027
3.9	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-18 Подъезд к д. Семенцево от а/д 22 237 ОП МР-17 "Подъезд к д. Серково от а/д Подъезд к д. Прокошево-Ляписи от а/д Запрудное-Толмачево"	2030	СП Прокошевский сельсовет	+		V	2	0,485
3.10	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-23 Подъезд к п. Искра от а/д 22 237 ОП МР-21 "Подъезд к д. Волчиха от а/д Подъезд к д. Прокошево-Ляписи от а/д Запрудное-Толмачево"	2030	СП Прокошевский сельсовет	+		V	2	1,987
сельское поселение Работкинский сельсовет								
3.1	ул. Приволжская п. Волжский	2020	СП Работкинский сельсовет		+	V	2	0,7
3.2	ул. частный сектор д.1-д.89 в д. Малиновка	2022	СП Работкинский сельсовет		+	V	2	1,12
сельское поселение Ройкинский сельсовет								
3.1	ул. №6 в д. Козловка	2020	СП Ройкинский сельсовет		+	V	2	1,238
3.2	ул. №2 д. Ройка	2021	СП Ройкинский сельсовет		+	V	2	0,552
сельское поселение Слободской сельсовет								
3.1	ул. от Церкви по ул. Земляничной до дома 92, д. Подлесово	2022	СП Слободской сельсовета		+	V	2	0,72
3.2	ул. Слобода от дома 161 до дома 155, д. Подлесово	2022	СП Слободской сельсовета		+	V	2	0,41
3.3	ул. Полевая от автомобильной дороги 2637 «Проезд к д. Г. Борок-с. Слободское-д. Доукино от а/д Н. Новгород-Казань» до дома 130, с. Слободское	2022	СП Слободской сельсовета		+	V	2	0,6
3.4	от дома 1 до дома 47, д. Спирино	2019	СП Слободской сельсовета		+	V	2	0,37
3.5	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-30 Подъезд к д. Спирино от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2637 "Подъезд к д. Горный Борок-с. Слободское-д. Доукино от а/д М-7"	2019	СП Слободский сельсовет	+		V	2	2,49

	"Волга"							
сельское поселение Чернухинский сельсовет								
3.1	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-32 Подъезд к д. Вершинино от а/д 22 ОП Р 22К-0037 "Кстово-Д. Константиново-а/д Н.Новгород-Саратов"	2030	СП Чернухинский сельсовет	+		V	2	0,966
3.2	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-22 Подъезд к д. Цедень-Грязновка от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2623 "Подъезд к с. Выездное от а/д подъезд к с. Ст.Ключищи-с.Подлесово"	2030	СП Чернухинский сельсовет	+		V	2	5,254
3.3	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-35 Подъезд к д. Келейниково от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2623 "Подъезд к с. Выездное от а/д Подъезд к с. Ст. Ключищи-с. Подлесово"	2019	СП Чернухинский сельсовет	+		V	2	0,59
3.4	22 237 848 ОП МП-084 ул.Дачная д.Владимировка	2022	СП Чернухинский сельсовет		+	V	2	0,351
3.5	22 237 848 ОП МП-99 ул. без названия, от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2610 Шелокша-Вереево у д.№ 60В (магазин) до кладбища с.Вереево	2020	СП Чернухинский сельсовет		+	V	2	1,0
3.6	22 237 848 ОП МП-125 ул. без названия (конец хода) до д.№ 1А» в районе д. №1 Саратов д. Старые Ключищи, до а/д 22 ОП МЗ 22Н - 2612.Подъезд к д.Ст.Ключищи – д.Подлесово от а/д Кстово – Д.Константиново – а/д Н.Новгород – Саратов	2020	СП Чернухинский сельсовет		+	V	2	0,803
3.7	22 237 848 ОП МП-126 в районе д. №73 до а/д 22 ОП МЗ 22Н - 2612.Подъезд к д.Ст.Ключищи – д.Подлесово от а/д Кстово – Д.Константиновj– а/д Н.Новгород – Саратов	2020	СП Чернухинский сельсовет		+	V	2	0,877
сельское поселение Чернышихинский сельсовет								
3.1	ул. Ббез названия от д.№44 до д. №68 с. Чернышиха	2020	СП Чернышихинский сельсовет	+	+	V	2	0,4

3.2	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-39 "Подъезд к д. Ташлыково от а/д М-7 "Волга"	2022	СП Чернышихинский сельсовет	+		V	2	4,146
3.3	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-46 Подъезд к д. Рамешки-Игрищи от а/д 22 237 ОП МР-44 Подъезд к д. Соколово-Сонино-Лопатищи-Соколищи"	2025	СП Чернышихинский сельсовет	+		V	2	3,738
3.4	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-55 А/д Соколово-Высоково от а/д 22 237 ОП МР-47 Подъезд к д. Прокошевка-Коровино-Высоово	2030	СП Чернышихинский сельсовет	+		V	2	4,105
3.5	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-47 Подъезд к д. Прокошевка-Коровино-Высоково от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2658 "Чернышиха-Соколово"	2030	СП Чернышихинский сельсовет	+		V	2	3,303
3.6	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-45 Подъезд к д. Игрищи от а/д 22 237 ОП МР-44 "Подъезд к д. Соколово-Сонино-Лопатищи-Соколищи"	2023	СП Чернышихинский сельсовет	+		V	2	0,14
3.7	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-44 Подъезд к д. Соколово-Сонино-Лопатищи-Соколищи от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2643 "Подъезд к д. Лавровка от а/д М-7 "Волга"	2028	СП Чернышихинский сельсовет	+		V	2	9,646
Итого:								129,283

Таблица 4.2

Перечень мероприятий по ремонту автомобильных дорог

№	Мероприятие	Срок окончания	Муниципальный район / Городской округ	Поселение	Ремонт	Капитальный ремонт	Категория	Кол-во полос	Протяженность, км
городское поселение г. Кстово									
1	ул. Космонавтов (Чернова)	2020	Кстовский МР	ГП г. Кстово		+	IV	2	0,597
2	ул. Свободы (на участке от ул. Жуковского до ул. Чванова)	2022	Кстовский МР	ГП г. Кстово		+	IV	2	0,78
3	ул. Котовского	2021	Кстовский МР	ГП г. Кстово	+		IV	2	1,73
4	ул. Коминтерна	2022	Кстовский МР	ГП г. Кстово		+	IV	2	0,84
сельское поселение Афонинский сельсовет									

5	ул. Тепличная д. Никульское	2021	Кстовский МР	СП Афонинский сельсовет	+		IV	2	0,32
6	Реконструкция автомобильной дороги 22 ОП МЗ 22Н-2629 Афонино-Никульское	2019	Кстовский МР	СП Афонинский сельсовет		+	IV	2	2,966
сельское поселение Безводнинский сельсовет									
7	улица Съезд в нижнюю часть с. Безводное от ул. 1 Мая д.12а до ул. Советская д.1	2019	Кстовский МР	СП Безводнинский сельсовет	+		V	2	0,7
8	ул. Лесная от д. 1 до д. 46 с. Безводное	2030	Кстовский МР	СП Безводнинский сельсовет	+		V	2	0,88
сельское поселение Большеельнинский сельсовет									
9	ул. Школьная в с. Б.Ельня	2030	Кстовский МР	СП Большеельнинский сельсовет		+	V	2	0,28
10	ул. Луговая в с. Федяково	2030	Кстовский МР	СП Большеельнинский сельсовет		+	V	2	0,58
11	ул. Садовая в с. Б.Ельня	2030	Кстовский МР	СП Большеельнинский сельсовет		+	V	2	0,78
сельское поселение Большемокринский сельсовет									
12	ул. Малая Сторона д. 251-299 в с. Б. Мокрое	2019	Кстовский МР	СП Большемокринский сельсовет		+	V	2	1,8
13	ул. Валдаи д. 90-136 с. Б.Мокрое	2020	Кстовский МР	СП Большемокринский сельсовет		+	V	2	1,2
сельское поселение Запрудновский сельсовет									
14	автомобильная дорога 22 237 ОП МР-11 Подъезд к д. Калинино - от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2640 "Запрудное-Толмачево"	2020	Кстовский МР	СП Запрудновский сельсовет		+	V	2	0.209
15	ул. Центральная с. Варварское	2030	Кстовский МР	СП Запрудновский сельсовет	+		V	2	0,5
16	ул. Без названия в д. Долгая Поляна	2019	Кстовский МР	СП Запрудновский сельсовет	+		V	2	0,7
17	автомобильная дорога 22 ОП МЗ 22Н-2641 Подъезд к с.Варварское от а/д М-7"Волга"	2019	Кстовский МР	СП Запрудновский сельсовет		+	IV	2	5,17

сельское поселение Новоликеевский сельсовет									
18	ул. Новая в д. Карабатово	2020	Кстовский МР	СП Новоликеевский сельсовет	+		V	2	1,4
19	ул. Новая в д. Караулово	2030	Кстовский МР	СП Новоликеевский сельсовет	+		V	2	0,98
сельское поселение Работкинский сельсовет									
20	ул. Приволжская п. Волжский	2020	Кстовский МР	СП Работкинский сельсовет	+		V	2	0,7
21	ул.частный сектор д.1-д.89 в д. Малиновка	2022	Кстовский МР	СП Работкинский сельсовет	+		V	2	1,12
22	автомобильная дорога 22 ОП МЗ 22Н-2644 Подъезд к с.Работки-с.Кадницы от а/д М-7"Волга"	2021	Кстовский МР	СП Работкинский сельсовет	+		IV	2	11,56
сельское поселение Ройкинский сельсовет									
23	ул. №6 в д. Козловка	2020	Кстовский МР	СП Ройкинский сельсовет	+		V	2	1,238
24	ул. №2 д. Ройка	2021	Кстовский МР	СП Ройкинский сельсовет	+		V	2	0,552
сельское поселение Слободской сельсовет									
25	ул. от Церкви по ул.Земляничной до дома 92, д.Подлесово	2022	Кстовский МР	СП Слободской сельсовета		+	V	2	0,72
26	ул. Слобода от дома 161 до дома 155, д.Подлесово	2022	Кстовский МР	СП Слободской сельсовета		+	V	2	0,41
27	ул.Полевая от автомобильной дороги 2637 «Проезд к д.Г.Борок-с.Слободское-д.Докукино от а/д Н.Новгород-Казань» до дома 130, с.Слободское	2022	Кстовский МР	СП Слободской сельсовета		+	V	2	0,6
28	от дома 1 до дома 47, д.Спирино	2019	Кстовский МР	СП Слободской сельсовета		+	V	2	0,37
сельское поселение Чернухинский сельсовет									
29	22 237 848 ОП МП-084 ул.Дачная д.Владимировка	2022	Кстовский МР	СП Чернухинский сельсовет		+	V	2	0,351

30	22 237 848 ОП МП-99 ул. без названия, от а/д 22 ОП МЗ 22Н-2610 Шелокша-Вередеево у д.№ 60В (магазин) до кладбища с.Вередеево	2020	Кстовский МР	СП Чернухинский сельсовет		+	V	2	1,0
31	22 237 848 ОП МП-125 ул. без названия (конец хода) до д.№ 1А» в районе д. №1 Старые Ключищи, до а/д 22 ОП МЗ 22Н - 2612.Подъезд к д.Ст.Ключищи – д.Подлесово от а/д Кстово – Д.Константиново – а/д Н.Новгород – Саратов	2020	Кстовский МР	СП Чернухинский сельсовет		+	V	2	0,803
32	22 237 848 ОП МП-126 в районе д. №73 до а/д 22 ОП МЗ 22Н - 2612.Подъезд к д.Ст.Ключищи – д.Подлесово от а/д Кстово – Д.Константиновj – а/д Н.Новгород – Саратов	2020	Кстовский МР	СП Чернухинский сельсовет		+	V	2	0,877
сельское поселение Чернышихинский сельсовет									
33	ул. Ббез названия от д.№44 до д. №68 с. Чернышиха	2020	Кстовский МР	СП Чернышихинский сельсовет		+	V	2	0,4
Итого:									42,904

Таблица 4.3

Перечень мероприятий по организации дорожного движения

№ п/п	Мероприятие
Г. Кстово	
1. Пешеходная инфраструктура	
1.1	Устройство пешеходных ограждений на пр. Победы
1.2	Устройство пешеходных ограждений на ул. Зеленая
1.3	Устройство пешеходных ограждений на ул. Чванова
1.4	Устройство пешеходных ограждений на ул. Театральная
1.5	Устройство пешеходных ограждений на ул. Магистральная
1.6	Устройство пешеходных ограждений на пл. Мира

1.7	Устройство пешеходных ограждений на пр. Капитана Рачкова
2. Велосипедная инфраструктура	
2.1	Организация велодорожки на ул. 40 лет Октября
2.2	Организация велодорожки на пр. Победы
2.3	Организация велодорожки на пр. Капитана Рачкова
2.4	Организация велодорожки на ул. Зеленая
2.5	Организация велодорожки на пл. Мира
2.6	Организация велопарковки у парка «Октябрь»
2.7	Организация велопарковки на бульваре Нефтепереработчиков
2.8	Организация велопарковки на ул. 40 лет Октября
Д. Подлесово	
1. Мероприятия по развитию/созданию автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД)	
1.1	Установка устройств фото- видеofиксации нарушений при въезде в населенный пункт
2. Пешеходная инфраструктура	
2.1	Установка пешеходных ограждений у вдоль школы
С. В.Враг	
1. Мероприятия по развитию/созданию автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД)	
1.1	Установка устройств фото- видеofиксации нарушений на ул. Кожанова
Д. Зименки	
1. Мероприятия по развитию/созданию автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД)	
1.1	Установка устройств фото- видеofиксации нарушений на ул. Магистральная
С. Безводное	
1. Мероприятия по развитию/созданию автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД)	
1.1	Установка устройств фото- видеofиксации нарушений на ул. Больничная
С. Работки	
1. Мероприятия по изменению существующей организации дорожного движения (ОДД)	
1.1	Запрет остановки транспортных средств на ул. Свободы (магазин «Пятерочка»)
П. Дружный	
1. Формирование единого парковочного пространства	
1.1	Устройство платной парковки на территории п. Дружный
2. Пешеходная инфраструктура	
2.1	Установка пешеходных ограждений у МДОУ№49
С. Федяково	
1. Наружное освещение	
1.1	Устройство наружного освещения на участке дороги Большая Ельня – Ольгино от автозаправки вблизи торгового центра Мега до поворота на село Федяково
д.Г.Борок-с.Слободское-д.Докукино	
1. Наружное освещение	
1.1	Устройство наружного освещения на а/д Проезд к д. Г.Борок-с.Слободское-д.Докукино от а/д Н.Новгород-Казань

Таблица 4.3

Перечень мероприятий по развитию общественного транспорта

Наименование мероприятия	Населенный пункт	Сроки реализации	Параметры
Развитие наземного автомобильного транспорта общего пользования			
Изменение муниципального маршрута № 138 «Кстово - Подлесово - Слободское - Прокошево - Волжский – Работки» с заездом в д. Подслесово	г. Кстово	2022	Изменение маршрута с организацией заезда в д. Подлесово и устройство остановочного пункта в районе Церкви (д. Подлесово, 60А). Протяженность маршрута - 58,2 км
Устройство посадочных площадок	г. Кстово	2019	На автомобильной дороге М-7 «Волга» км 438-515 (слева) и км 438+590 (справа) - 2 ед.
Организация сельского муниципального автобусного маршрута	Большеелнинский сельсовет	2023	п. Крутая - с. Фроловское - д. Опалиха - п. Ждановский - с. Большая Ельня - д. Ржавка. Протяженность маршрута - 11 км, количество новых остановочных пунктов - 8 ед.
Организация сельского муниципального автобусного маршрута	Большеелнинский сельсовет	2023	д. Малая Ельня - д. Опалиха - п. Ждановский - с. Большая Ельня - автодорога 22К-0031 - до д. Ольгино, Нижний Новгород. Протяженность маршрута - 18 км, количество новых остановочных пунктов - 4 ед.
Организация транспортно-пересадочных узлов			
Строительство транспортно-пересадочного узла «Кстово-пассажирское»	г. Кстово	2019-2021	г. Кстово, ул. Магистральная, д. 2. Совмещенный (авто-железнодорожный) транспортно-пересадочный узел вместимостью 200 чел.
Организация пригородных железнодорожных перевозок на участке Мыза – Кстово			
Организация пригородных железнодорожных перевозок на участке Мыза – Кстово	г. Кстово	2019-2021	Пригородные железнодорожные перевозки: Протяженность маршрута – 25 км; Количество пар поездов – 12; Составность – 4 вагона; Время в пути – 30 минут

Приложения

Приложение А

Результаты социологического исследования

1. Характеристика выборки

По группе репрезентативной выборки жителей Нижегородской области было опрошено 4037 респондентов, в том числе:

г. Нижний Новгород – всего, в том числе:	2300
Автозаводской район	493
Московский район	255
Советский район	246
Канавинский район	265
Нижегородский район	236
Сормовский район	341
Ленинский район	277
Приокский район	187
Дзержинск	438
Бор	220
Семенов	87
Чкаловск	37
Балахна	120
Балахнинский муниципальный район	19
Кстово	178
Кстовский муниципальный район	38
Павлово	153
Павловский муниципальный район	19
Богородск	123
Богородский муниципальный район	37
Вачский муниципальный район	32
Дальнеконстантиновский муниципальный район	38
Княгининский муниципальный район	21
Большемурашкинский муниципальный район	18
Городец	159

По группе водителей грузовых автотранспортных средств и автобусов было опрошено 1000 респондентов

Распределение по точкам опроса (респондент должен находиться на маршруте в данной точке):

Нижний Новгород	555
Дзержинск	110
Бор	55
Большемуродск	25
Кстово	10

Семенов	35
Городец	30
Чкаловск	40
Балахна	55
Павлово	45
Вача	10
Дальнее Константиново	10
Княгинино	10
Большое Мурашкино	10
ВСЕГО	1000

Распределение по типам грузовых автотранспортных средств:

Г1 (грузоподъемность до 6 тонн включительно)	400
Г2 (грузоподъемность от 6 до 12 тонн)	300
Г3 (грузоподъемность более 12 тонн)	200
ВСЕГО	900

Распределение предприятий по городам Нижегородской области:

Нижний Новгород	262
Дзержинск	28
Вача	7
Семенов	2
Городец	2
Бор	1
ВСЕГО	302

Социологический опрос (интервьюирование) водителей автотранспортных средств, осуществляющих грузо- и пассажироперевозки, проводится в местах остановки водителей для заправки автотранспорта и отдыха – на автозаправочных станциях (далее – АЗС), площадках отдыха и мотелях.

Социологический опрос каждой из характерных групп респондентов выполняется с использованием специально разработанных анкет, перечень вопросов для которых подготовлен с целью получения максимальной достоверности результатов социологического исследования.

Формы анкет для проведения социологического опроса респондентов представлены в Приложении.

2. Результаты проведения социологического опроса населения

2.1. Социально-демографические характеристики выборки

Всего в рамках исследования было опрошено 4037 жителей Нижегородской области. Среди опрошенных: 43,6% – мужчины и 56,4% – женщины. Распределение опрошенных по возрасту представлено на рисунке А.1. Большую часть опрошенных составили респонденты в возрасте 25-34 лет (24%).

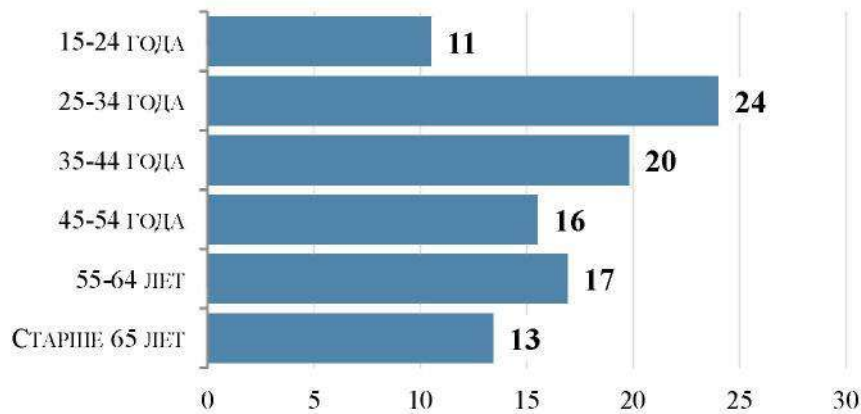


Рисунок А.1. Распределение ответов на вопрос: «Сколько вам полных лет?», % от числа респондентов

2.2. Основной род занятий

Более половины (58%) опрошенных работают полный рабочий день. Около трети (31%) респондентов – неработающие (пенсионеры или домохозяйки). Студенты и учащиеся составили 6% выборки.

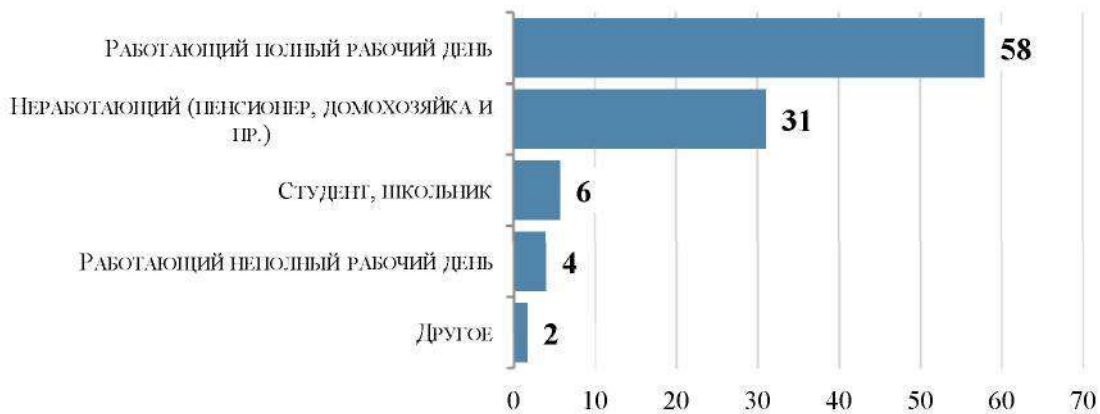


Рисунок А.2. Распределение ответов на вопрос: «Каков Ваш основной род занятий?», % от числа респондентов

2.3. Уровень личного дохода

При ответе на вопрос о личном доходе чаще всего назывался диапазон 11-15 тыс. рублей на человека (20%). В целом же, 56% находится в диапазоне 11-30 тыс. рублей, лишь 18% сообщили, что их доход превышает 31 тыс. рублей.

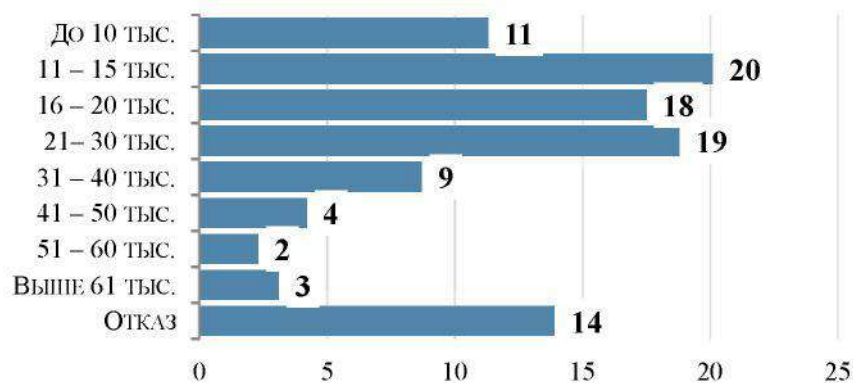


Рисунок А.3. Распределение ответов на вопрос: «Укажите, пожалуйста, уровень вашего личного дохода в месяц в среднем (в рублях) среди предложенных вариантов?», % от числа респондентов

2.4. График работы

70% опрошенных сообщили об обычной рабочей неделе (5 рабочих дней и два выходных). На втором месте по популярности – график работы 2 через 2 (12%). Третье место – у ненормированного графика (3%). Стоит отметить, что 2% сообщили о работе без выходных.

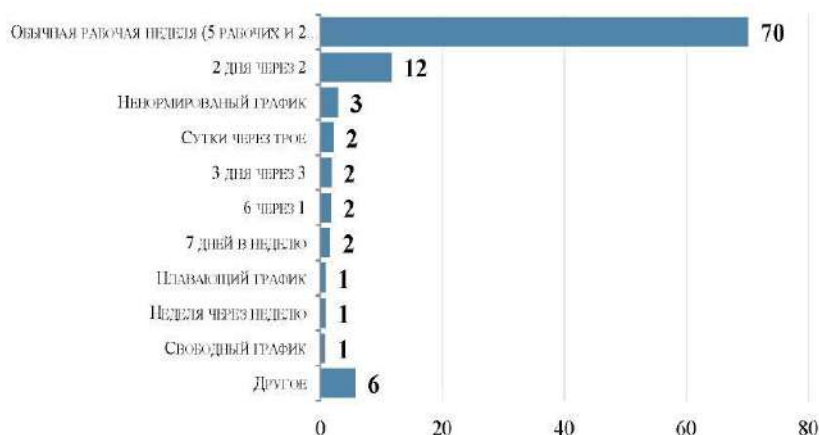


Рисунок А.4. Распределение ответов на вопрос: «Каков график вашей работы?», % от числа респондентов

2.5. Наличие дачи или загородного дома

65% опрошенных не имеют дачи или загородного дома. 35% респондентов сообщили о наличии в своём распоряжении загородной недвижимости. О наличии загородного дома чаще всего сообщали респонденты старше 55-64 лет.

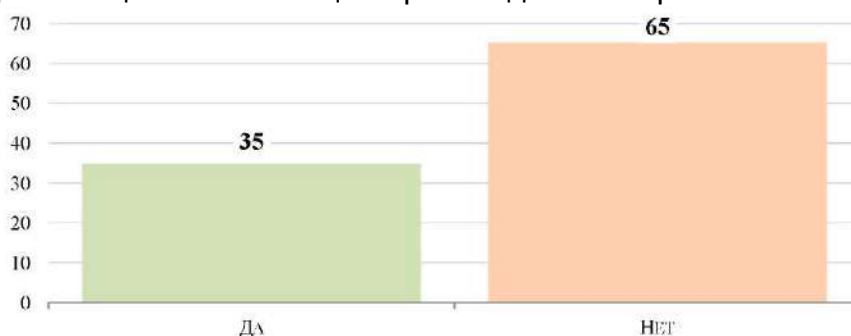


Рисунок А.5. Распределение ответов на вопрос: «Имеется ли в вашем распоряжении сейчас дача/загородный дом?», % от числа респондентов

2.6. Наиболее популярный вид транспорта

Автомобиль является наиболее популярным средством передвижения среди опрошенных. Так, половина опрошенных (49%) использует именно автомобиль чаще всего для передвижения. Общественный транспорт чаще выбирает молодежь и люди старше 55 лет.

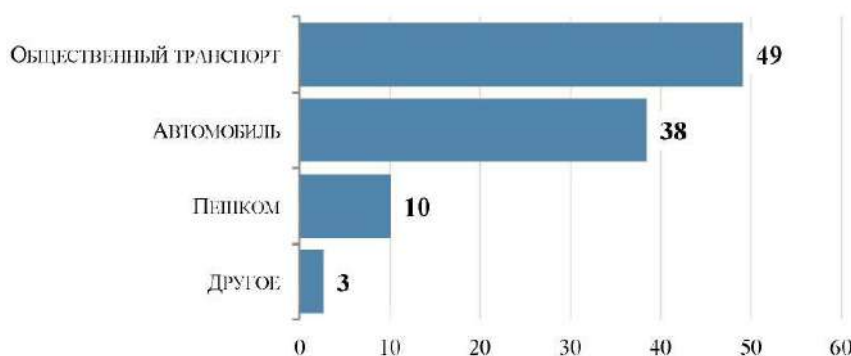


Рисунок А.6. Распределение ответов на вопрос:

«Какой вид транспорта Вы используете чаще всего для передвижений?»,
% от числа респондентов

2.7. Наличие автомобиля

О наличии собственного автомобиля сообщили 51% опрошенных. Чаще всего о наличии автомобиля говорили 25-44-летние респонденты.

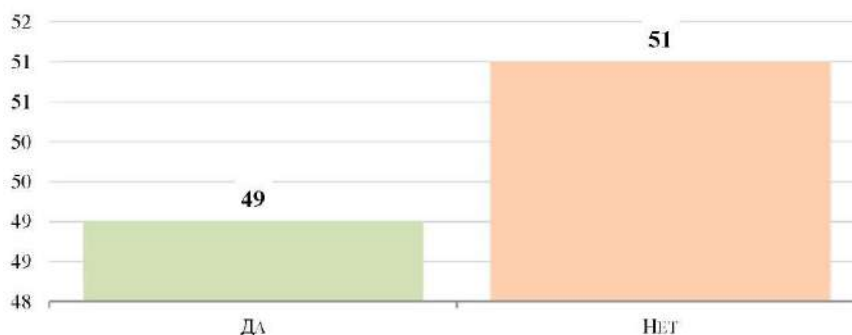


Рисунок А.7. Распределение ответов на вопрос:
«Имеется ли в вашем распоряжении автомобиль, который Вы можете использовать для поездок хотя бы иногда?», % от числа респондентов

2.8. Наиболее популярные марки автомобилей

Среди опрошенных наиболее популярная марка автомобиля – ВАЗ, эту марку назвали 22% опрошенных. Второе и третье место по популярности занимают Хендай и Киа (9% и 7%, соответственно). Также в пятерку марок-лидеров входят Рено и Форд. Самая популярная модель – ВАЗ Лада Гранта. На втором месте - Хендай Солярис. Замыкает тройку - Форд Фокус.

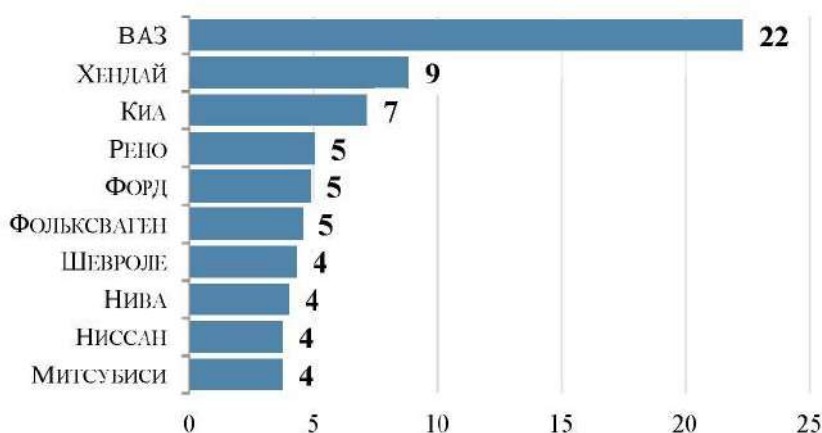
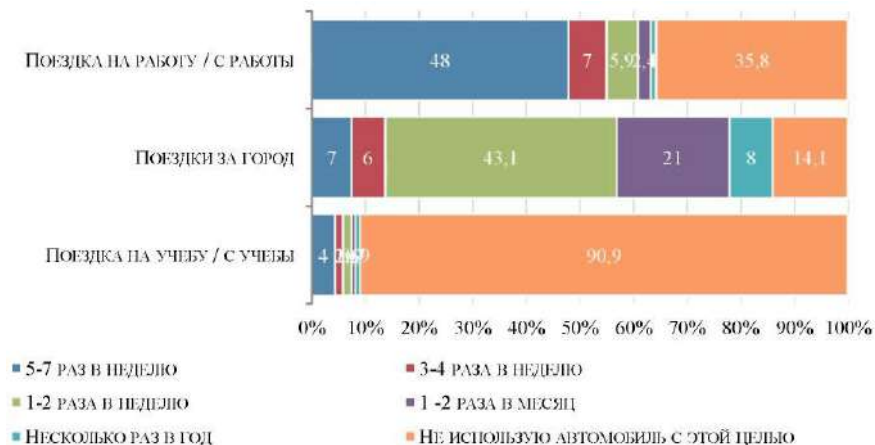


Рисунок А.8. Распределение ответов на вопрос:
«Назовите марку автомобиля»,
% от числа респондентов

2.9. Частота использования автомобиля

Те, кто имеет в распоряжении личный автомобиль, чаще всего используют его для поездок на работу/с работы. Для поездок за город как правило опрошенные используют автомобиль 1-2 раза в неделю.

На учебу на личном автомобиле ездят редко (10% опрошенных). Стоит отметить, что 38% владельцев авто не используют его для поездок на работу или с работы.



Длительность поездки по каждой из целей на личном автомобиле (в минутах)
 Как правило, длительность поездок на работу или с работы составляет чуть более получаса (39 минут). Столько же едут опрошенные на личном автомобиле на учебу – 40 минут. Больше всего времени занимает поездка за город – более полутора часов.

Таблица А.1

Средняя длительность поездки в зависимости от цели поездки

Цель	Минуты
На работу / с работы	39
На учебу / с учебы	40
Поездки за город (дача, отдых и др.)	93

2.10. Частота использования общественного транспорта

Чаще всего общественный транспорт используют для поездок на работу. Так, каждый пятый опрошенный ежедневно добирается на работу при помощи общественного транспорта. Для поездок на учебу ежедневно общественный транспорт использует 5% опрошенных. Для поездок за город общественный транспорт почти не используется.

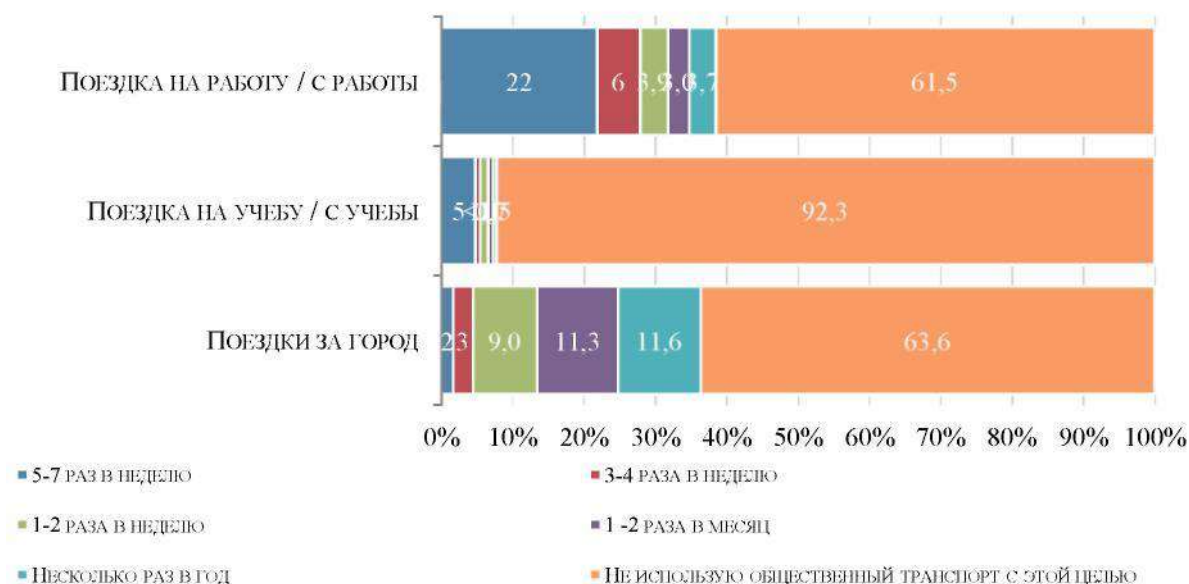


Рисунок А.10. Распределение ответов на вопрос: «Как часто Вы пользуетесь общественным транспортом для каждой из указанных целей?», % от числа респондентов

Длительность поездки по каждой из целей на общественном транспорте (в минутах)

Поездка на общественном транспорте на работу занимает незначительно больше времени по сравнению поездкой на личном автомобиле – 45 минут против 39 минут. Если же говорить об учебе, то общественный транспорт требует почти столько же времени – 49 минут против 40 минут. Поездки за город совершаются за одно и то же время.

Таблица А.2

Средняя длительность поездки в зависимости от цели поездки

Цель	Минуты
На работу / с работы	45
На учебу / с учебы	49
Поездки за город (дача, отдых и др.)	91

2.11. Опыт поездок по платным дорогам

Среди опрошенных водителей 73% имели опыт поездок по платным дорогам. Практически каждый четвертый (27%) никогда не пользовался платными дорожными объектами.

Платными дорогами чаще пользовались мужчины, а также 25-44-летние.

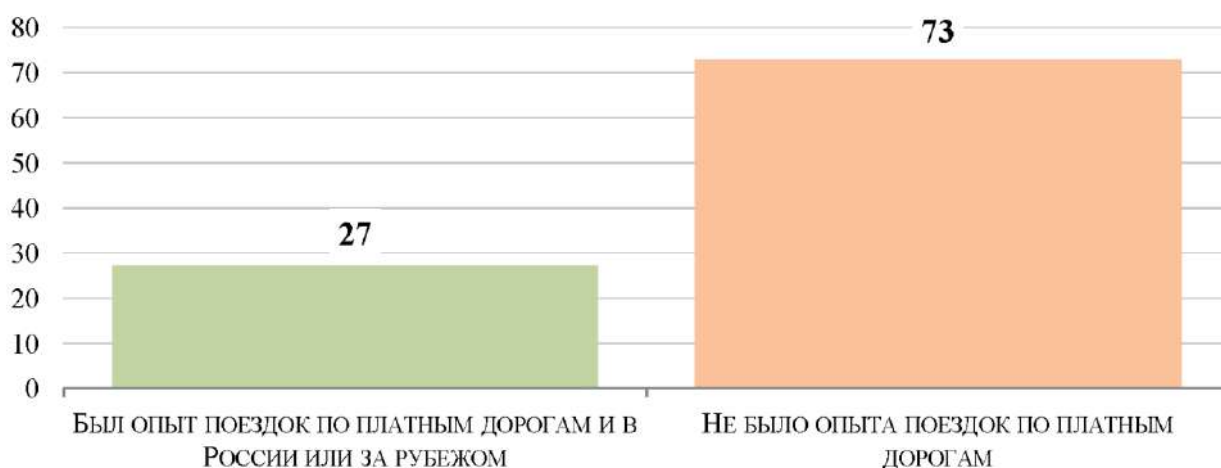


Рисунок А.11. Распределение ответов на вопрос: «Если ли у вас опыт поездок по платным дорогам (в России или за рубежом), неважно, в качестве водителя или пассажира?», % от числа респондентов

2.12. Отношение к строительству платных автодорог

42% опрошенных назвали идею платных дорог хорошей и готовы платить за проезд. Однако 38 % не готовы платить за проезд.

Среди тех, кто имел опыт проезда по платным дорогам, чаще говорили о готовности платить за пользование дорогой по сравнению с теми, кто не имеет опыта езды по платным дорожным объектам (50% и 34%, соответственно). Представители молодежи чаще высказывались о готовности платить за использование дороги. С возрастом доля негативных оценок идеи платной дороги существенно увеличивается.

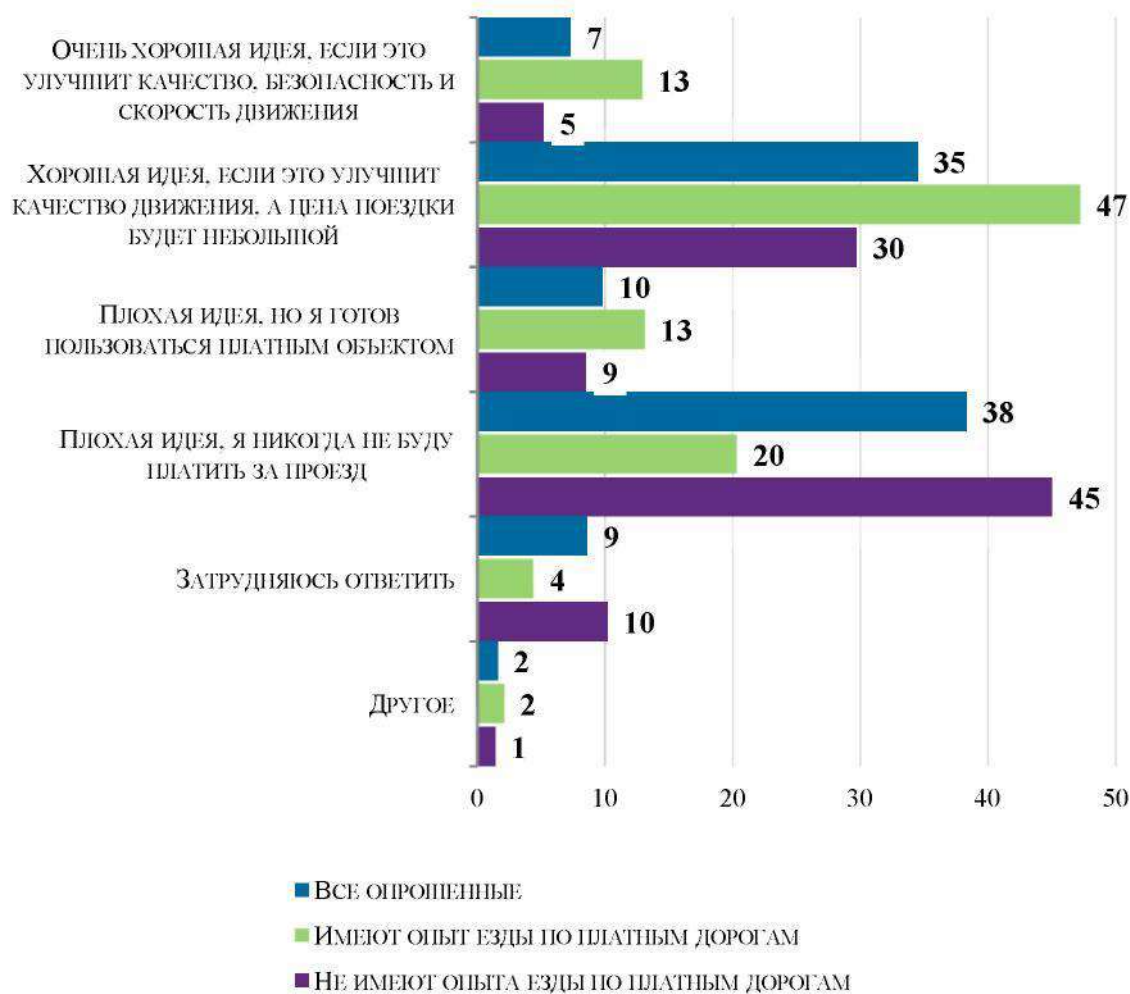


Рисунок А.12. Распределение ответов на вопрос: «Как Вы оцениваете идею введения платы за проезд по объектам транспортной инфраструктуры при условии сокращения времени Вашей поездки, затрат на топливо, повышения скорости, комфортабельности и безопасности движения?», % от числа респондентов

2.13. Готовность платить за проезд по платным дорожным объектам
 27% опрошенных готовы вносить минимальную плату (менее 20 руб.) за использование дорожного объекта. В то же время 16% респондентов согласились на сумму оплаты в 100 рублей.

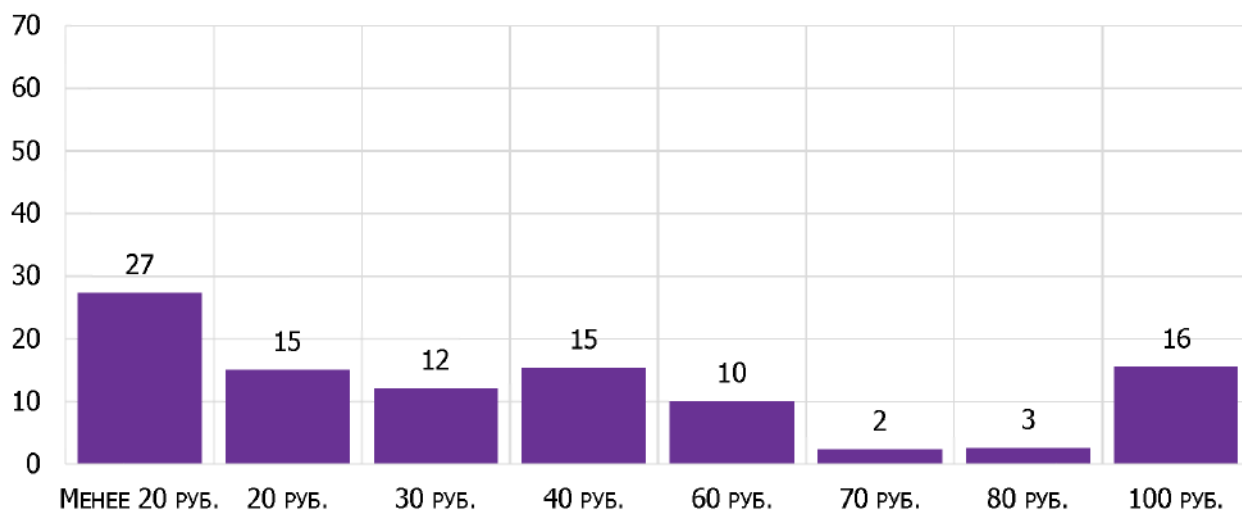


Рисунок А.13. Распределение ответов на вопрос:
«При какой максимальной стоимости проезда Вы воспользуетесь платным дорожным объектом, если это позволит сэкономить 15 минут?»,
% от числа респондентов

В случае экономии 30 минут времени опрошенные также чаще говорили о приемлемой цене в 100 рублей. Лишь, 9% согласны на минимальную оплату в 190 рублей. Каждый пятый согласен на минимальную оплату.

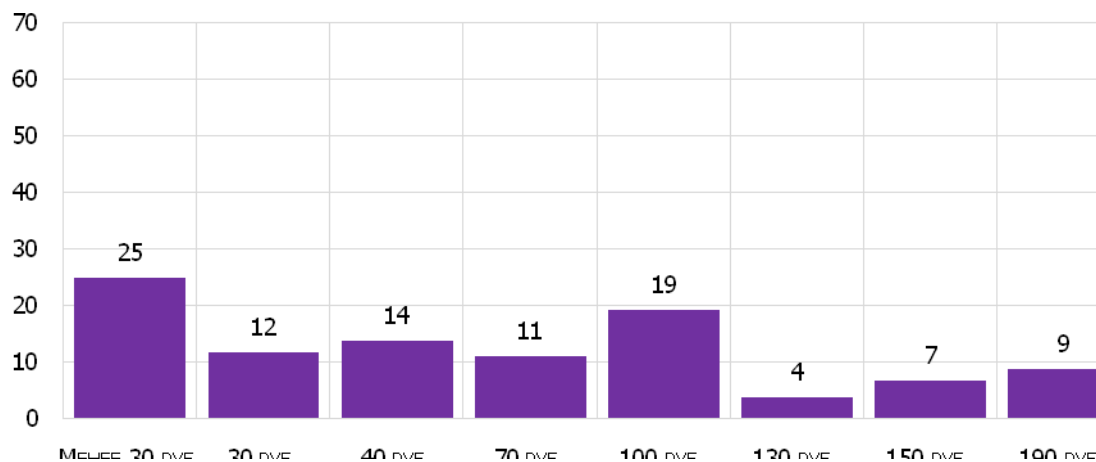


Рисунок А.14. Распределение ответов на вопрос:
«При какой максимальной стоимости проезда Вы воспользуетесь платным дорожным объектом, если это позволит сэкономить 30 минут?»,
% от числа респондентов

2.14. Действия в случае слишком дорогой оплаты проезда

42% среди тех, кто не готов платить за проезд по платному дорожному объекту, предпочтут поездку по другой дороге. Такой ответ чаще давали мужчины и представители молодежи.

Каждый четвертый готов воспользоваться другими видами транспорта. 19% считают, что все равно будут вынуждены платить. Только каждый девятый (11%) откажется от поездки.

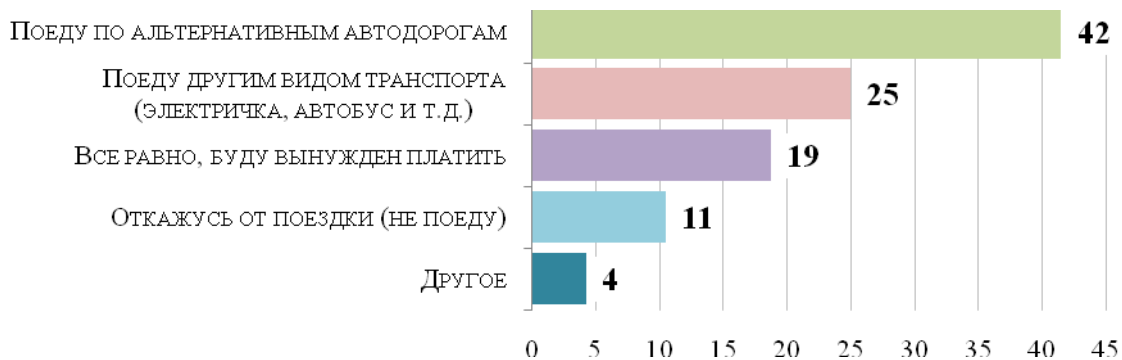


Рисунок А.15. Распределение ответов на вопрос: «Если Вы будете считать, что плата за проезд слишком высока, что вы будете делать?», % от числа респондентов

2.15. Удовлетворенность работой общественного транспорта

В целом опрошенные показывают среднюю удовлетворённость работой общественного транспорта. Так, 43% ответили, что не довольны работой общественного транспорта республики. Опрошенные старше 45-64 лет показывают наименьший уровень удовлетворенности среди всех.

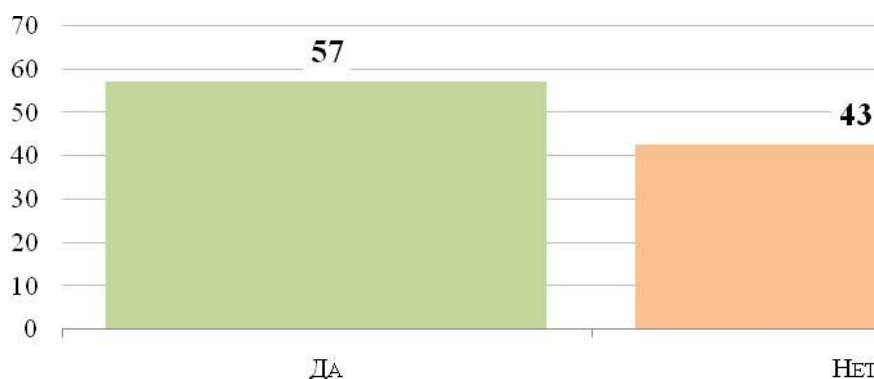


Рисунок А.16. Распределение ответов на вопрос: «Устраивает ли вас качество работы общественного транспорта в Вашем городе / районе?», % от числа респондентов

2.16. Удовлетворенность состоянием дорожной сети и уровнем безопасности дорожного движения

Стоит отметить, что уровень удовлетворенности состоянием дорожной сети и уровнем безопасности дорожного движения в Нижнем Новгороде весьма низкий. Только 38% опрошенных довольны его уровнем. Худшие оценки среди опрошенных 25-34 и 45-54 лет.

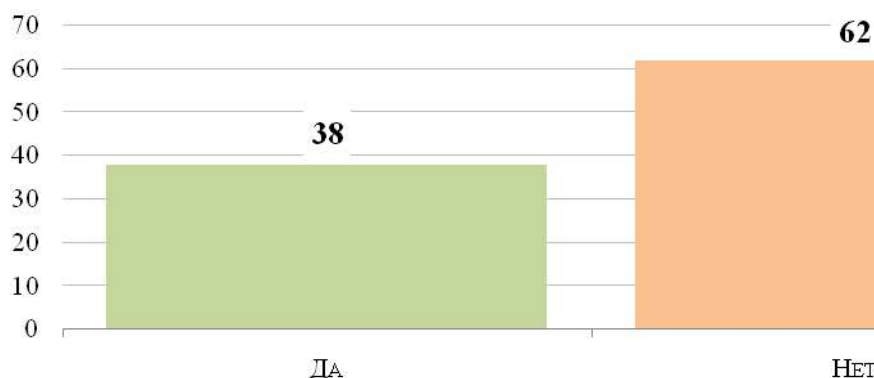


Рисунок А.17. Распределение ответов на вопрос:

«Удовлетворены ли вы состоянием дорожной сети и уровнем безопасности дорожного движения в Вашем городе / районе?», % от числа респондентов

2.17. Наличие велосипеда для взрослых

32% ответили, что имеют велосипед для взрослых. Чаще о наличии велосипеда говорили мужчины, а также представители молодежи.

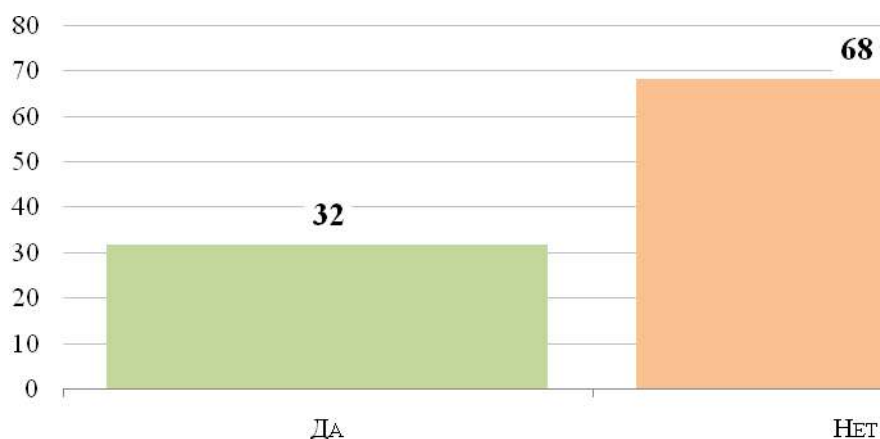


Рисунок А.18. Распределение ответов на вопрос: «Есть ли у Вас велосипед для взрослых?», % от числа респондентов

2.18. Планы на покупку велосипеда

Не более 7% среди тех, кто не имеет велосипеда, сообщили о планах на покупку велосипеда. Чаще такие ответы также опрошенные 25-34 лет.

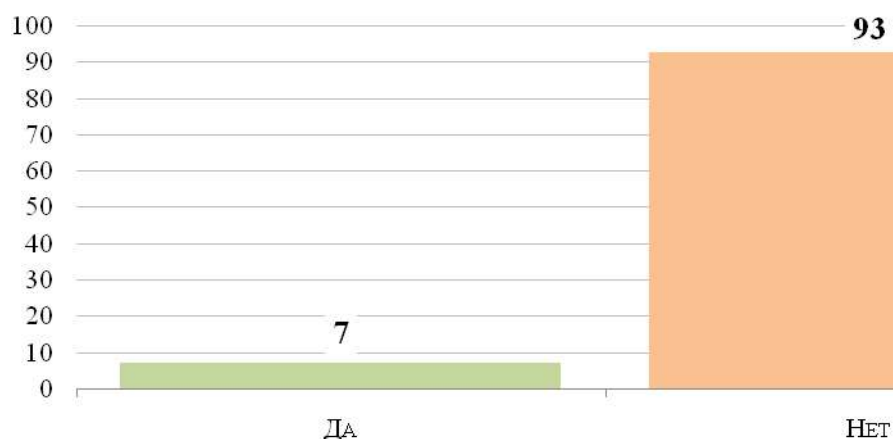


Рисунок А.19. Распределение ответов на вопрос: «Планируете ли Вы приобретение велосипеда в ближайший год?», % от числа респондентов

Начало и окончание велосезона

Чаще всего опрошенные начинают велосезон в мае и заканчивают в сентябре. Только 4% используют велосипед круглый год. В целом можно сказать, что период с апреля по июнь является началом для основного числа велосипедистов. Август-октябрь – период постепенного прекращения использования велосипеда.

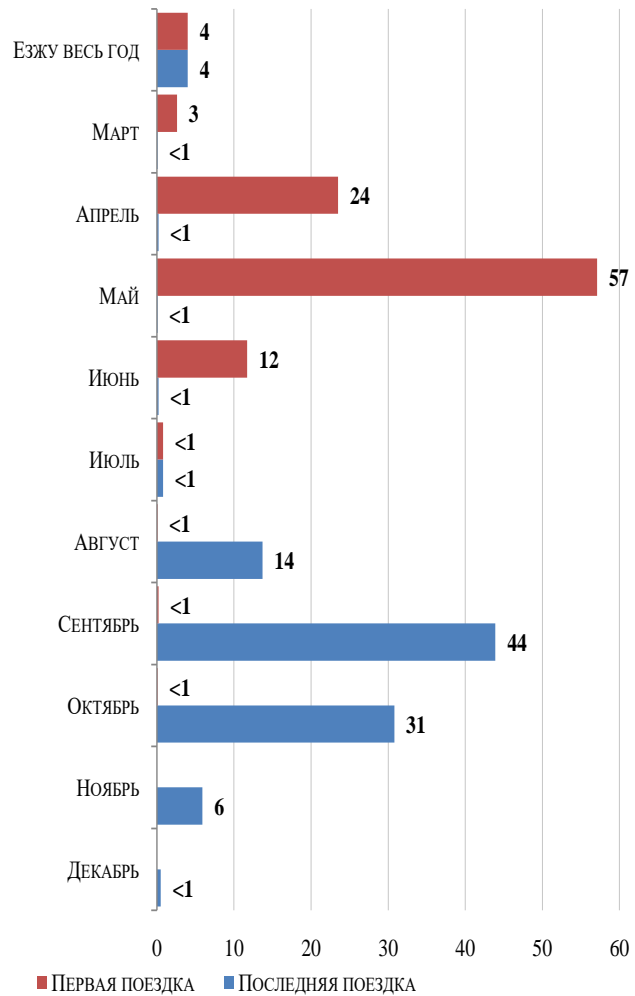


Рисунок А.20. Распределение ответов на вопрос:
«Отметьте, пожалуйста, в каком месяце года Вы обычно совершаете первую и в
каком последнюю поездку на велосипеде»,
% от числа респондентов

2.19. Частота использования велосипеда

Менее трети (34%) тех, у кого есть велосипед, используют его в течение велосезона только один раз в неделю и реже. Однако 15% велосипедистов пользуется велосипедом ежедневно.

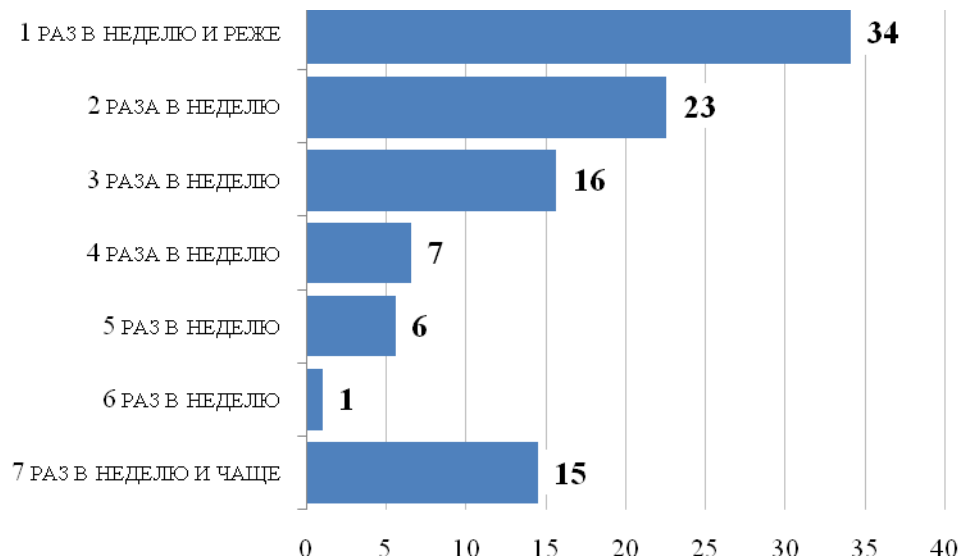


Рисунок А.21. Распределение ответов на вопрос: «Сколько раз в неделю Вы используете велосипед в течение Вашего велосезона?», % от числа респондентов

Цели использования велосипеда

Чаще всего велосипед используют для поездок по паркам и зеленым зонам, на втором месте по популярности активный отдых (по городу). Реже всего велосипед используют для поездок на работу.

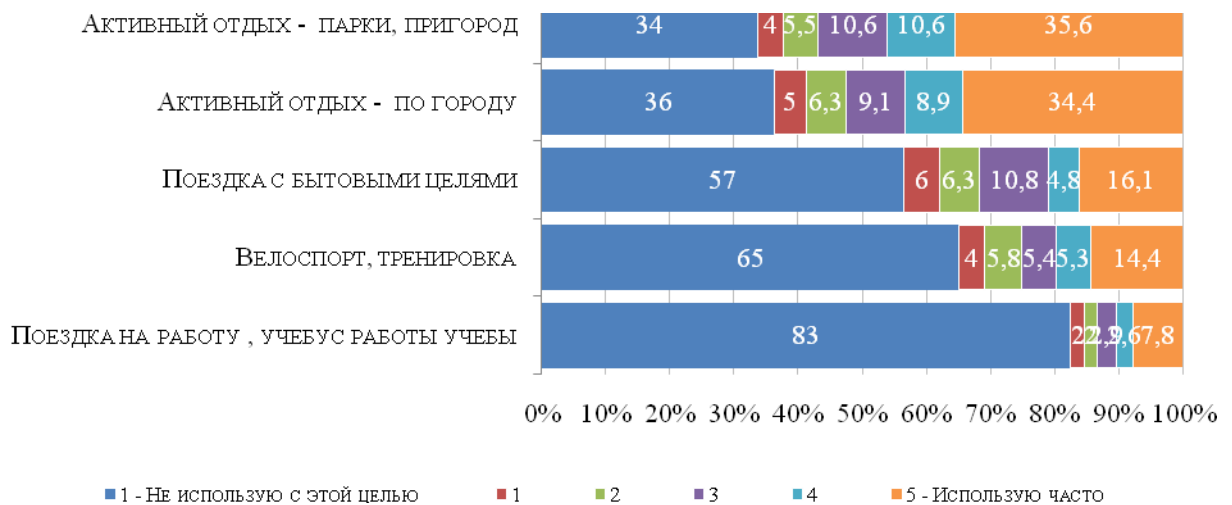


Рисунок А.22. Распределение ответов на вопрос: «С какими целями Вы используете велосипед? (проставить обозначения цифрами от 0 до 5, где 5 – использую часто, 0 – не использую с этой целью)?», % от числа респондентов

2.20. Планы по использованию велосипеда

$\frac{3}{4}$ опрошенных велосипедистов готовы использовать велосипед чаще при наличии велодорожек, повышения безопасности дорожного движения, наличия велопарковок. Чаще готовы использовать велосипед женщины и молодежь.

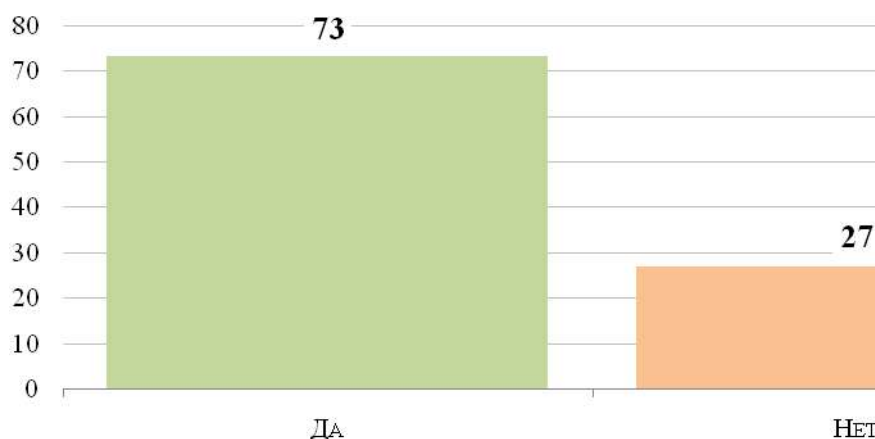


Рисунок А.23. Распределение ответов на вопрос: «Стали бы Вы использовать велосипед чаще при наличии велодорожек, повышения безопасности дорожного движения, наличия велопарковок?», % от числа респондентов

2.21. Планируемые цели использования велосипеда

Если число велодорожек будет увеличено, будет повышена техника безопасности, то 61% велосипедистов готовы ездить на работу на велосипеде, чуть более половины (58%) – будут чаще использовать велосипед для поездок по паркам и зеленым зонам.



Рисунок А.24. Распределение ответов на вопрос: «С какими целями Вы бы стали велосипед использовать чаще в этом случае?», % от числа респондентов²

² Сумма %% на диаграмме больше 100, т.к. респонденты могли дать несколько вариантов ответа

3. Результаты проведения социологического опроса водителей грузовых автомобилей

3.1. Социально-демографические характеристики выборки

Всего в рамках исследования было опрошено 900 водителей грузовиков. Среди опрошенных 99% – мужчины и 1% – женщины. Самая многочисленная группа водителей грузовиков по возрасту – 35-44 года (29% опрошенных).

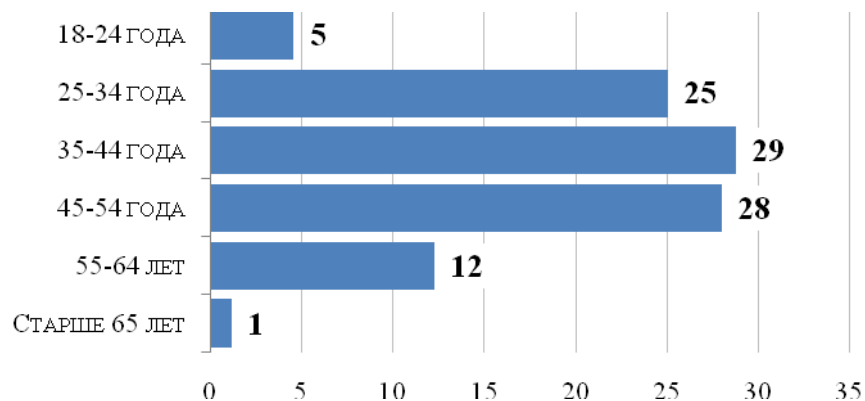


Рисунок А.25. Распределение ответов на вопрос: «Сколько вам полных лет?», % от числа респондентов

Большая часть опрошенных указала личный доход в пределах 21-50 тысяч рублей в месяц. При этом самый популярный диапазон значений – 31-40 тысяч в месяц, его отметили 28% респондентов. Важно отметить, что 15% опрошенных отказались отвечать на вопрос о доходе.

Таблица А.3
Распределение опрошенных по уровню личного дохода (рублей в месяц)

Показатель	%
До 10 тыс.	0,2
11 – 15 тыс.	3,3
16 – 20 тыс.	8,8
21– 30 тыс.	22,2
31 – 40 тыс.	28,0
41 – 50 тыс.	13,0
51 – 60 тыс.	6,5
Выше 61 тыс.	2,9
Отказ	15,1

3.2. Классификация транспортных средств по грузоподъемности

Чаще всего опрошенные указывали грузоподъемность своих автотранспортных средств до 2 тонн (24%) и 8-12 тонн (25%). Также популярны ответы 2-6 тонн (20%) и более 14 тонн (19%).

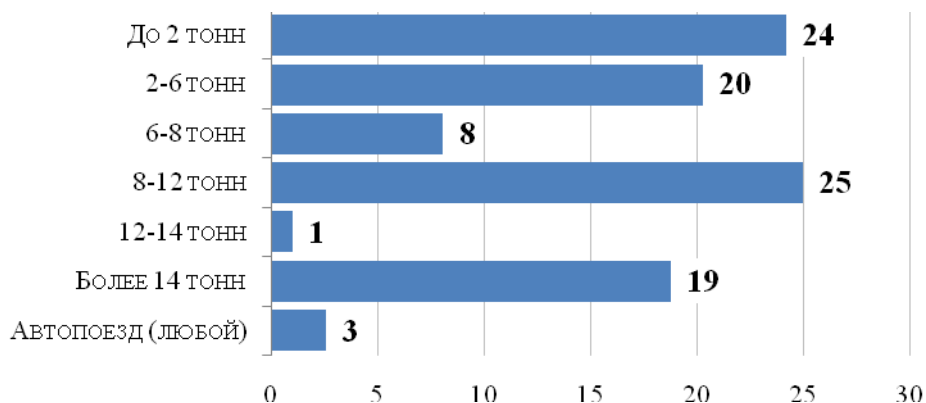


Рисунок А.26. Распределение ответов на вопрос: «Назовите, пожалуйста, грузоподъемность Вашего автомобиля»,

% от числа респондентов

3.3. Наиболее популярные марки грузовиков

Газель – это наиболее популярная марка автомобилей среди водителей – эту марку выбрали 21% респондентов. На втором месте КамАЗ (20%). На третьем месте с большим отставанием ГАЗ (13%). Из отечественных марок в первую десятку также попали Газон (3%) и ЗИЛ (2%).

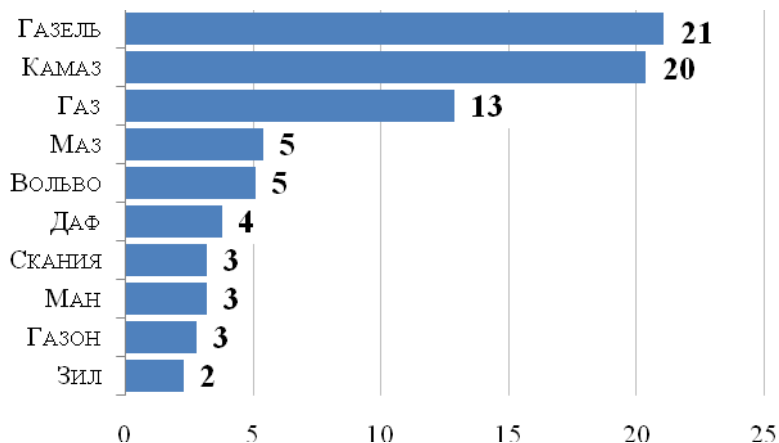


Рисунок А.27. Распределение ответов на вопрос: «Укажите марку грузовика», % от числа респондентов

3.4. Классификация транспортных средств по числу осей

2 оси – это самый популярный ответ среди опрошенных (59%). Второе и третье место по популярности делят ответы 3 и 5 осей (по 19%).

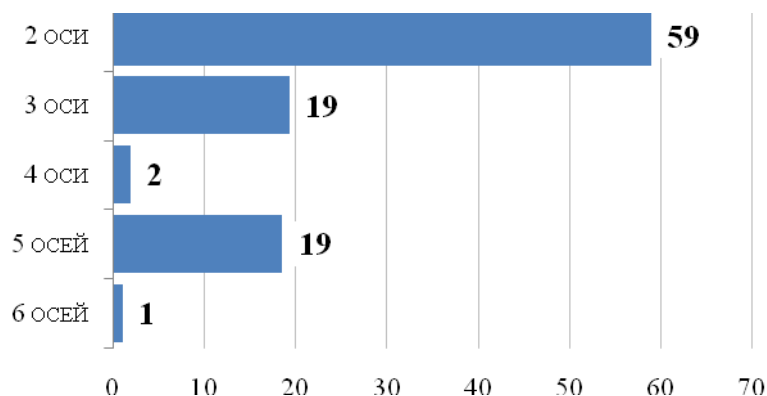


Рисунок А.28. Распределение ответов на вопрос: «Назовите, пожалуйста, грузоподъемность Вашего автомобиля», % от числа респондентов

3.5. Классификация транспортных средств по габаритной высоте

54% грузовых автомобилей респондентов – 2,6 метров и более по габаритной высоте. Меньше половины автомобилей респондентов до 2,6 метров.

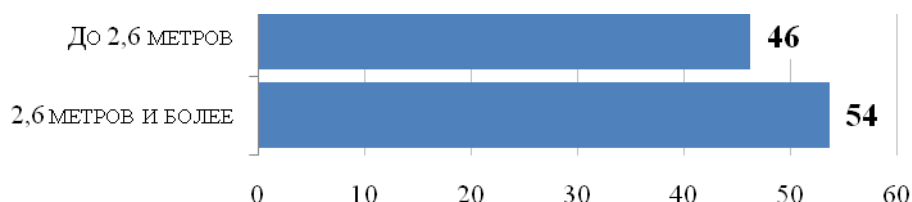


Рисунок А.29. Распределение ответов на вопрос:

«Какова габаритная высота Вашего грузового автомобиля (в м)
– с учетом тента»,
% от числа респондентов

3.6. Классификация транспортных средств по тарифной группе
Распределение грузовых автомобилей по тарифным группам представлено на диаграмме ниже.

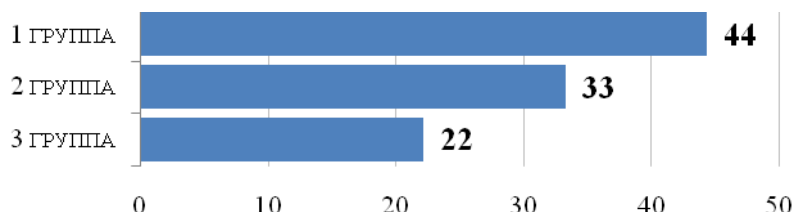


Рисунок А.30. Распределение ответов на вопрос:
«Укажите тарифную группу транспортного средства»,
% от числа респондентов

3.7. Преобладающий тип груза

Промышленные грузы преобладают среди ответов. Так, 33% опрошенных указали именно этот тип груза. На втором месте – торгово-снабженческий (30%), замыкает тройку строительный груз (25%).

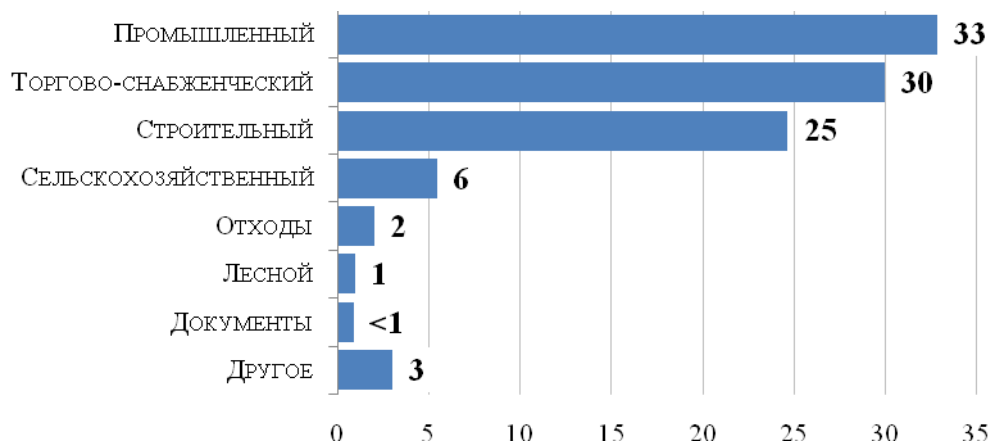


Рисунок А.31. Распределение ответов на вопрос:
«Какой тип груза Вы перевозите?»,
% от числа респондентов³

³ Сумма %% на диаграмме больше 100, т.к. респонденты могли дать несколько вариантов ответа

3.8. Опыт поездок по платным дорогам

Среди водителей грузовых автомобилей 55% имели опыт поездок по платным дорогам. Чуть менее половины (45%) никогда не пользовались платными дорожными объектами.

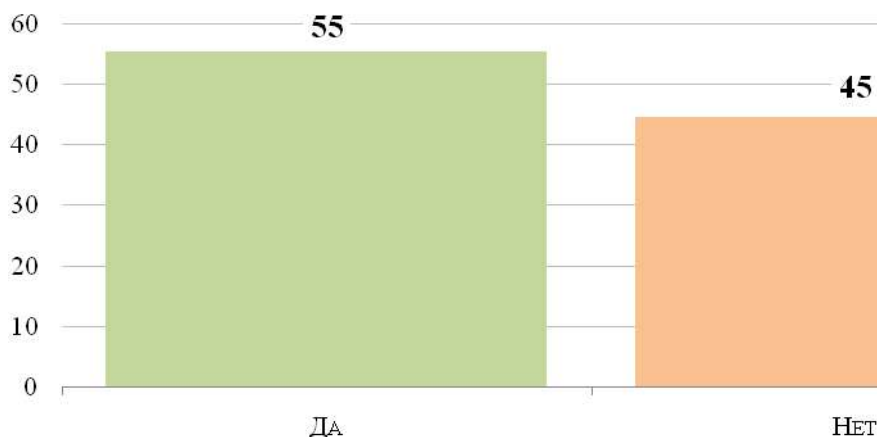


Рисунок А.32. Распределение ответов на вопрос: «Есть ли у вас уже опыт поездок по платным дорогам?», % от числа респондентов

3.9. Отношение к строительству платных автодорог

61% водителей грузовиков, участвовавших в опросе, назвали идею платных дорог плохой и не собираются платить за проезд. Лишь 4% готовы платить за проезд.

Водители, имеющие опыт проезда по платным дорогам, чаще говорят о готовности платить за проезд по сравнению с теми, кто не имеет опыта езды по платным дорожным объектам (40% и 31%, соответственно).

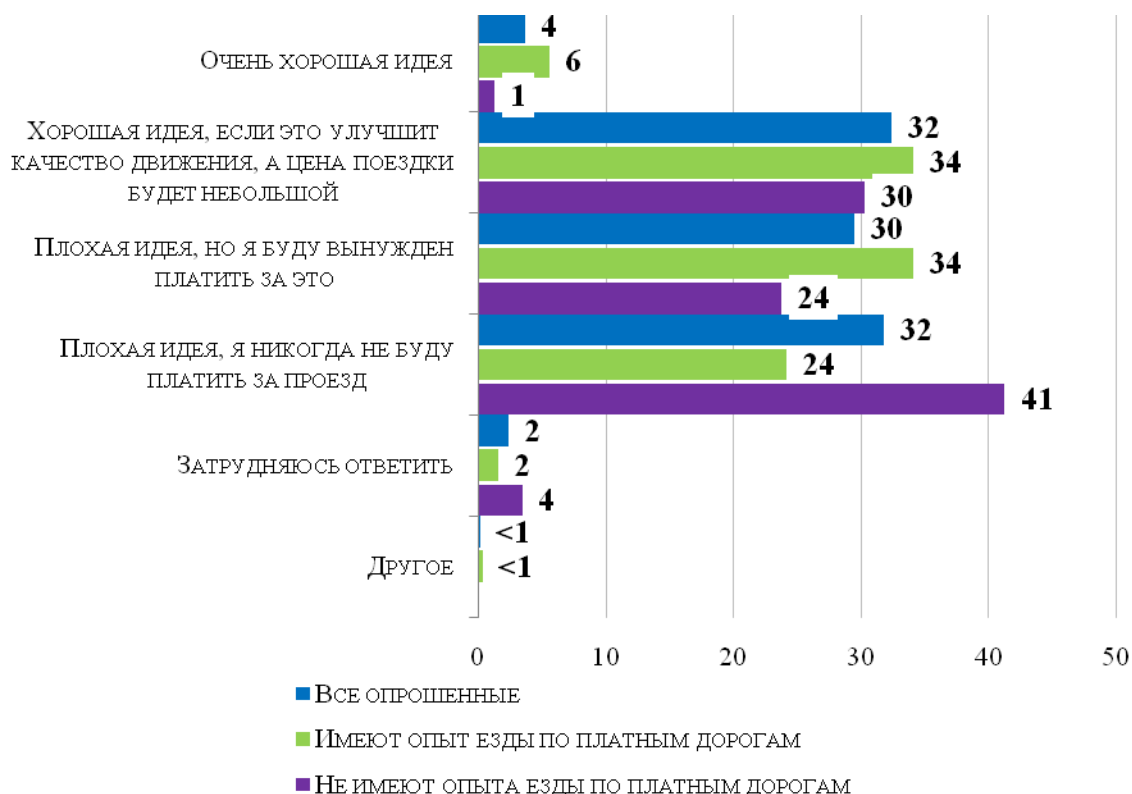


Рисунок А.33. Распределение ответов на вопрос: «Как Вы оцениваете идею введения платы за проезд по объектам транспортной инфраструктуры при условии сокращения времени Вашей поездки, затрат на топливо, повышения скорости, комфортабельности и безопасности движения?», % от числа респондентов

3.10. Готовность платить за проезд по платным дорожным объектам

В целом, опрошенные если и готовы платить, то лишь минимальную плату за использование дорожного объекта. Важно понимать, что 32% опрошенных не собираются платить за проезд и готовы воспользоваться бесплатной дорогой.

Так, при экономии 15 минут времени 36% водителей грузовиков первой тарифной группы не готовы платить более 30 рублей. Лишь 27% согласны на 30 рублей.

Во второй тарифной группе 68% согласны на оплату 40 рублей и менее.

Во третьей тарифной группе схожая ситуация – 1/3 опрошенных согласны только на минимальную стоимость. Каждый третий готов платить 50 рублей.

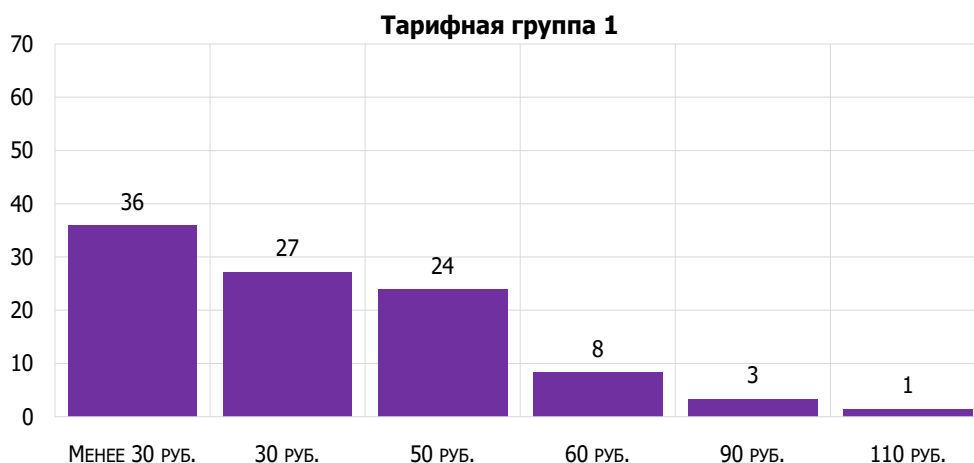


Рисунок А.34. Распределение ответов на вопрос:
«При какой максимальной стоимости проезда Вы воспользуетесь платным дорожным объектом, если это позволит сэкономить 15 минут?»,
% от числа респондентов

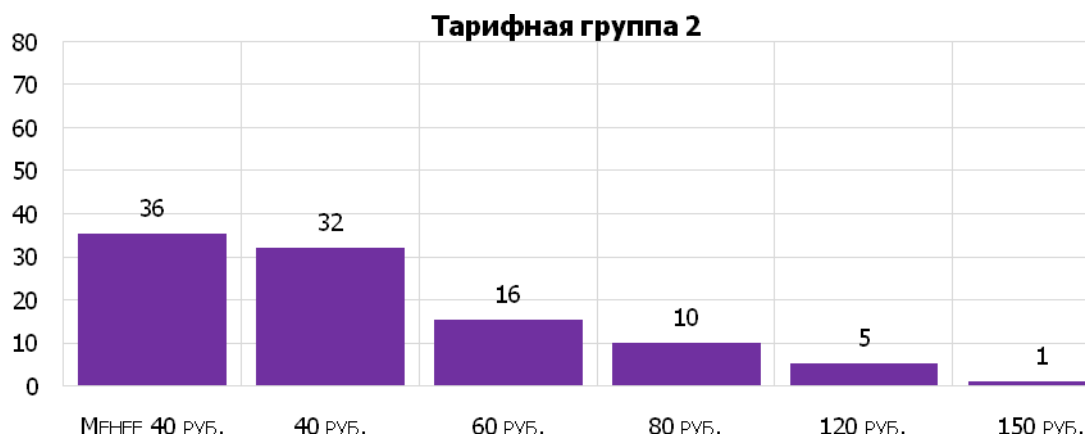


Рисунок А.35. Распределение ответов на вопрос:
«При какой максимальной стоимости проезда Вы воспользуетесь платным дорожным объектом, если это позволит сэкономить 15 минут?»,
% от числа респондентов

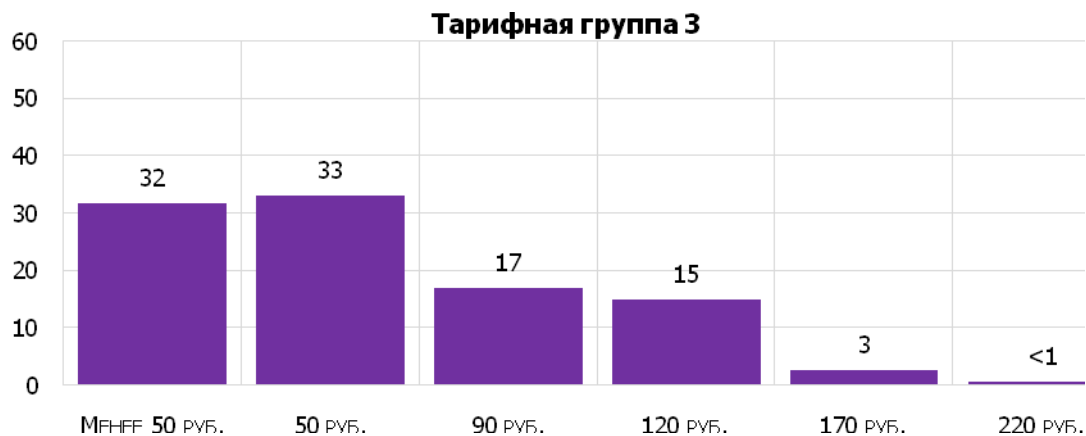


Рисунок А.36. Распределение ответов на вопрос:
«При какой максимальной стоимости проезда Вы воспользуетесь платным дорожным объектом, если это позволит сэкономить 15 минут?»,
% от числа респондентов

В случае, если платная дорога позволит сэкономить 30 минут 34% опрошенных все равно готовы платить лишь минимальную сумму, менее 50 рублей. Только 13% респондентов готовы платить 120 рублей и более.

Во второй тарифной группе 68% согласны на оплату 70 рублей и менее.

Среди водителей грузовиков третьей тарифной группы 38% готовы платить менее 100 рублей, каждый третий согласен на 100 рублей.

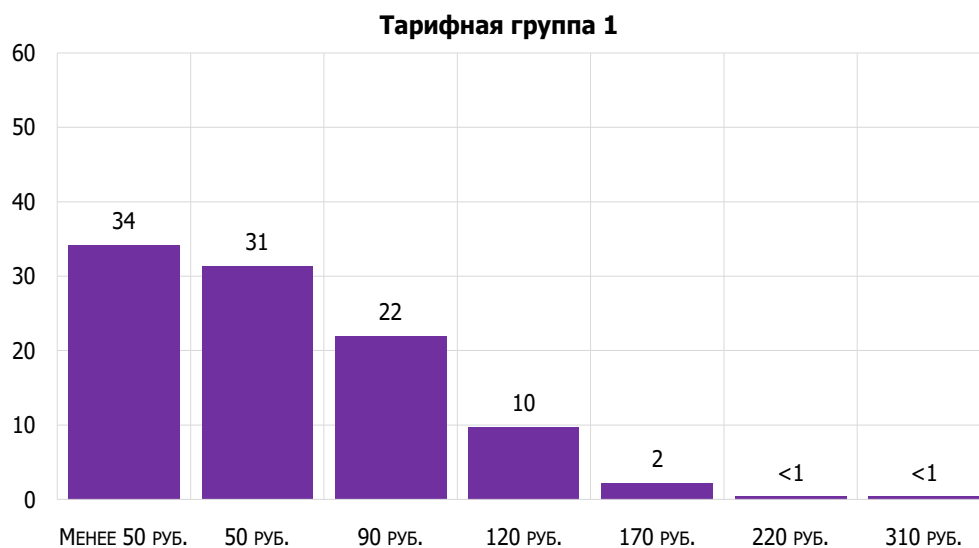


Рисунок А.37. Распределение ответов на вопрос:
«При какой максимальной стоимости проезда Вы воспользуетесь платным дорожным объектом, если это позволит сэкономить 30 минут?»,
% от числа респондентов

Тарифная группа 2

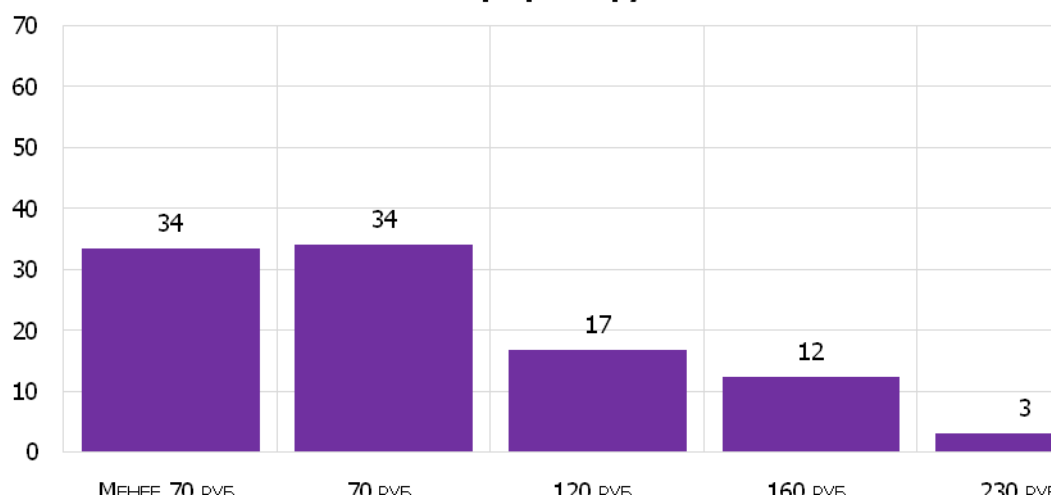


Рисунок А.38. Распределение ответов на вопрос: «При какой максимальной стоимости проезда Вы воспользуетесь платным дорожным объектом, если это позволит сэкономить 30 минут?», % от числа респондентов

Тарифная группа 3

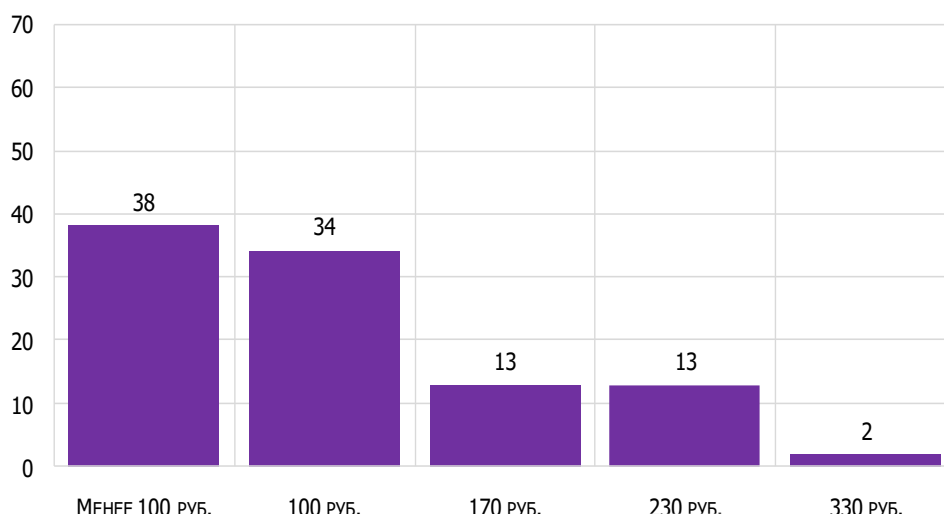


Рисунок А.39. Распределение ответов на вопрос: «При какой максимальной стоимости проезда Вы воспользуетесь платным дорожным объектом, если это позволит сэкономить 30 минут?», % от числа респондентов

3.11. Действия в случае слишком высокой платы за проезд

51% среди тех, кто не готов платить за проезд по платному дорожному объекту, предпочтет поездку по другой дороге. Каждый пятый (22%) воспользуется в случае острой необходимости. 16% будет ориентироваться на решение работодателя.



Рисунок А.40. Распределение ответов на вопрос: «Если Вы будете считать, что плата за проезд слишком высока, что вы будете делать?», % от числа респондентов

3.12. Оплата транспортных расходов

Половине водителей грузовых автомобилей (52%) работодатель оплачивает транспортные расходы. Чуть менее, чем половине опрошенных (46%) приходится оплачивать дорожные расходы самостоятельно. Чаще всего самостоятельно оплачивают расходы водители грузовиков с грузоподъемностью до 2 тонн.

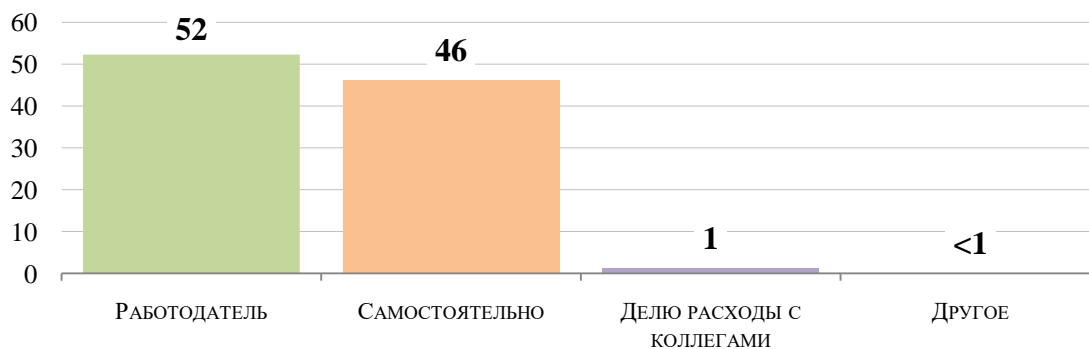


Рисунок А.41. Распределение ответов на вопрос: «Кто обычно оплачивает ваши транспортные расходы?», % от числа респондентов

3.13. Работа в одиночку или с напарником?

90% водителей грузовых автомобилей ездят в одиночку. Только 10% предпочитают работать с напарником. Стоит отметить, что с напарником чаще ездят водители автомобилей грузоподъемностью более 14 тонн и автопоездов.

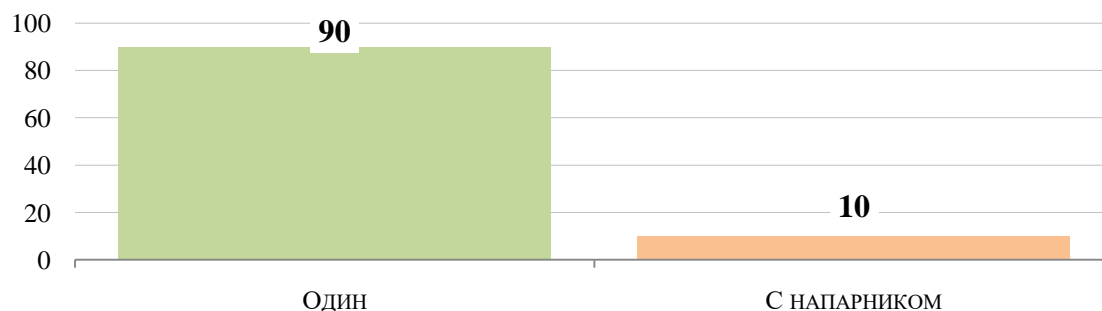


Рисунок А.42. Распределение ответов на вопрос: «Вы едете в автомобиле один или с напарником?», % от числа респондентов

4. Результаты проведения социологического опроса водителей автобусов

4.1. Социально-демографические характеристики выборки

Всего в рамках исследования было опрошено 100 водителей автобусов. Среди опрошенных 98 – мужчины и 2 – женщины. 57% опрошенных в возрасте 35-54 года. Самая многочисленная возрастная группа 45-54 года (33%).

Наиболее популярный диапазон личного дохода среди водителей 21-30 тыс. рублей. 76% опрошенных имеют доход от 16 до 40 тыс. рублей.

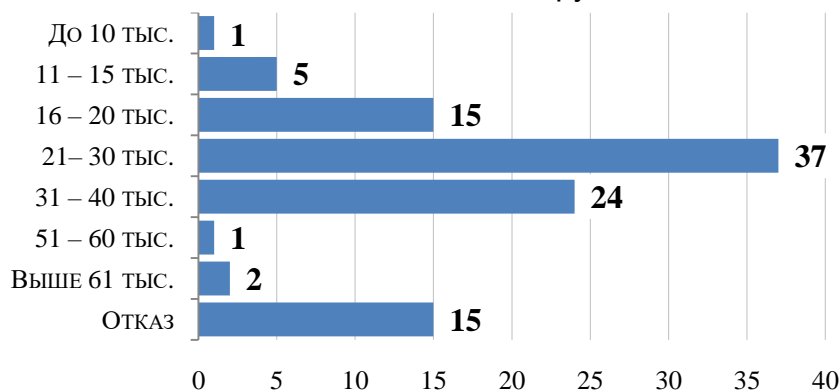


Рисунок А.43. Распределение ответов на вопрос: «Укажите, пожалуйста, уровень вашего личного дохода в месяц в среднем (в рублях) среди предложенных вариантов?», % от числа респондентов

4.2. Тип автобуса по числу сидячих мест

По типу автобусов рейтинг транспортных средств возглавляют средние автобусы (19-29 мест), такие автобусы у 77 опрошенных.

Чаще всего опрошенные говорили о вместимости 23-25 пассажиров. Общее число пассажиров автобусов как правило было 41-43.

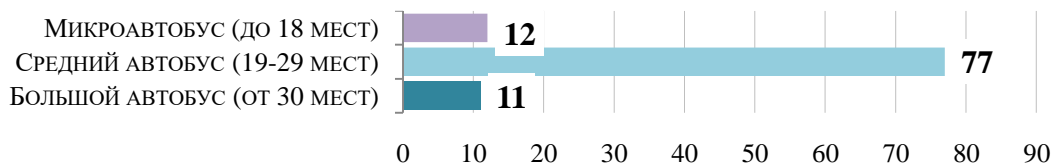


Рисунок А.44. Распределение ответов на вопрос: «Укажите, пожалуйста, тип автобуса по количеству сидячих мест?», % от числа респондентов

4.3. Наиболее популярные марки автобусов

Среди опрошенных водителей автобусов наиболее популярная марка автобусов – ПАЗ, эту марку назвали 66% опрошенных. Второе и третье место по популярности делят Газель и ЛиАЗ (по 9%). Также в пятерку марок-лидеров входят Мерседес-Бенц и Фольксваген. Самая популярная модель автобуса- ПАЗ 3205. На втором месте - ПАЗ 3204. Замыкает тройку - ЛиАЗ-5292.

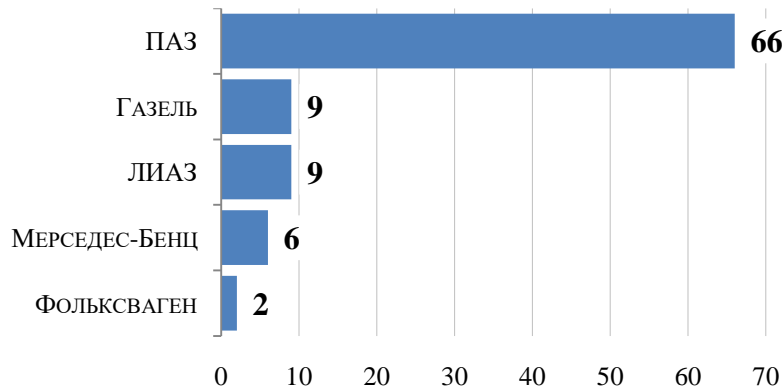


Рисунок А.45. Распределение ответов на вопрос: «Назовите марку автобуса», % от числа респондентов

4.4. Частота выхода на рейс

Чаще всего водители выходят на смену 3-4 раза в неделю (66%) Каждый четвертый водитель автобуса (27%) выходит на рейс каждый день и лишь 8% опрошенных работают 1-2 раза в неделю.

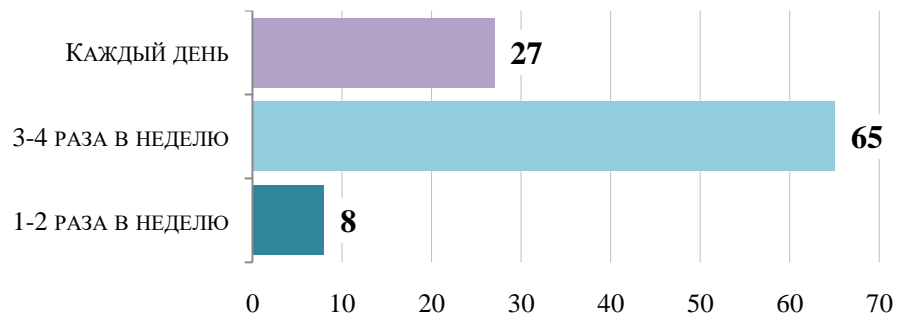


Рисунок А.46. Распределение ответов на вопрос: «Сколько раз в неделю Вы выходите на рейс?», % от числа респондентов

4.5. Опыт поездок по платным дорогам

63% опрошенных водителей автобусов не имеет опыта поездок по платным дорогам.

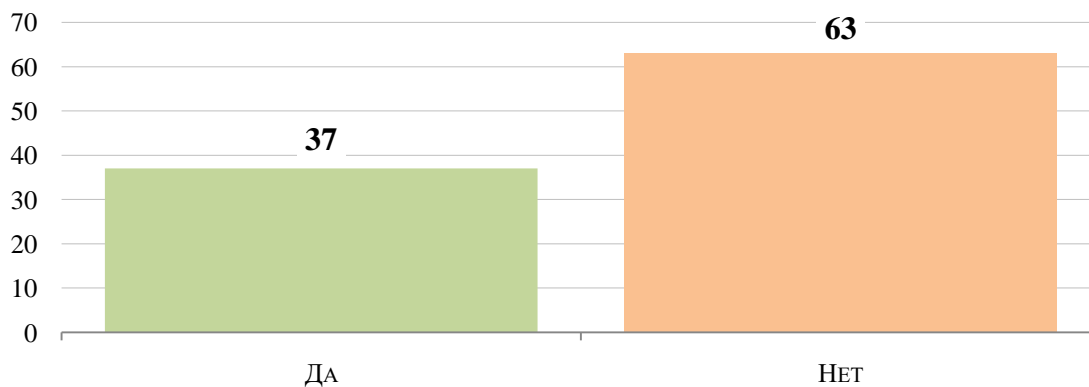


Рисунок А.47. Распределение ответов на вопрос: «Если ли у вас уже опыт поездок по платным дорогам?», % от числа респондентов

4.6. Отношение к строительству платных автодорог

39% готовы платить за проезд, если качество движения будет улучшено, а стоимость будет небольшой.

53% водителей автобусов, участвовавших в опросе, не поддержали идею введения платы за проезд по дорогам и считают эту идею плохой. При этом, 39% не готовы платить, а 14% будут вынуждены делать это, чтобы пользоваться дорогой.



Рисунок А.48. Распределение ответов на вопрос:

«Как Вы оцениваете идею введения платы за проезд по объектам транспортной инфраструктуры при условии сокращения времени Вашей поездки, затрат на топливо, повышения скорости, комфортабельности и безопасности движения?»,
% от числа респондентов

4.7. Готовность платить за проезд по платным дорожным объектам.

Важно отметить, что половина водителей автобусов не готова платить за проезд по платным дорожным объектам. Наиболее репрезентативной может быть распределение ответов среди водителей средних автобусов.

В случае, если платная дорога позволит сэкономить 15 минут, 75% представителей компаний готовы платить менее 40 рублей.

В случае экономии 30 минут времени вновь лидирует минимальная оплата - только 29% готовы платить более 70 рублей за проезд.

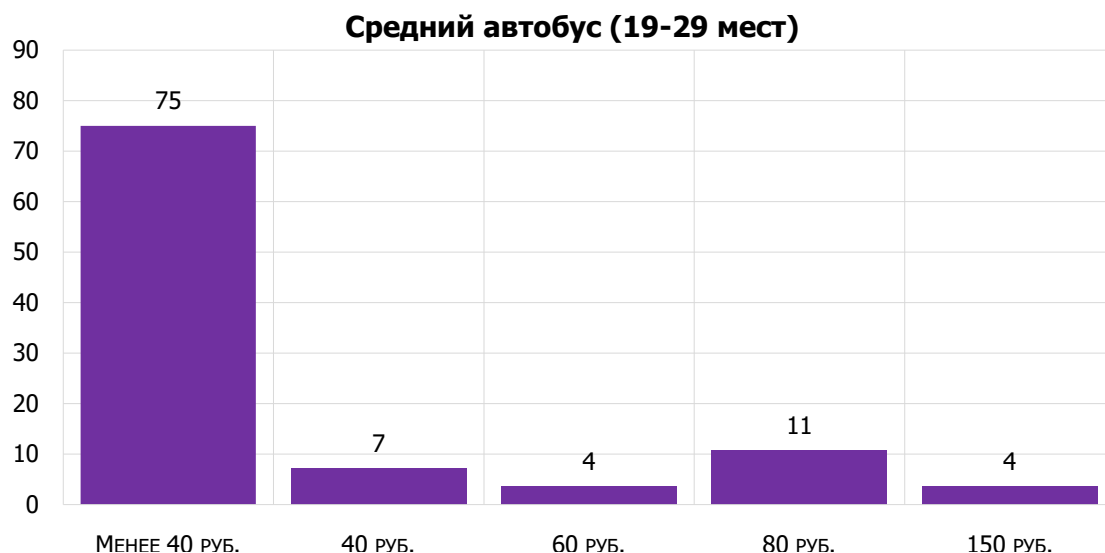


Рисунок А.49. Распределение ответов на вопрос:

«При какой максимальной стоимости проезда Вы воспользуетесь платным дорожным объектом, если это позволит сэкономить 15 минут?»,
% от числа респондентов

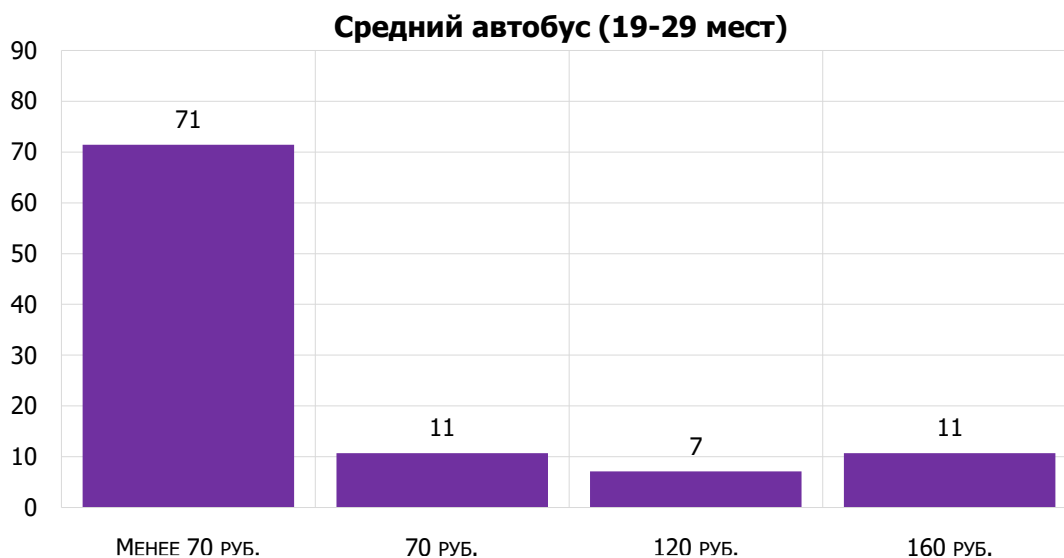


Рисунок А.50. Распределение ответов на вопрос:
«При какой максимальной стоимости проезда Вы воспользуетесь платным дорожным объектом, если это позволит сэкономить 30 минут?»,
% от числа респондентов

4.8. Действия в случае слишком дорогой оплаты проезда

38% тех, кто не готов платить за проезд по платному дорожному объекту, предпочтет поездку по другой дороге. 23% будут ориентироваться на решение работодателя. Только 9% готовы пользоваться платной дорогой в случае острой необходимости. Каждый третий (30%) воспользуется дорогой только в случае острой необходимости.



Рисунок А.51. Распределение ответов на вопрос:
«Если Вы будете считать, что плата за проезд слишком высока, что вы будете делать?»,
% от числа респондентов

4.9. Оплата транспортных расходов

Среди опрошенных транспортные расходы чаще оплачиваются работодателем (85%). Так, 14% водителей оплачивают транспортные расходы самостоятельно.

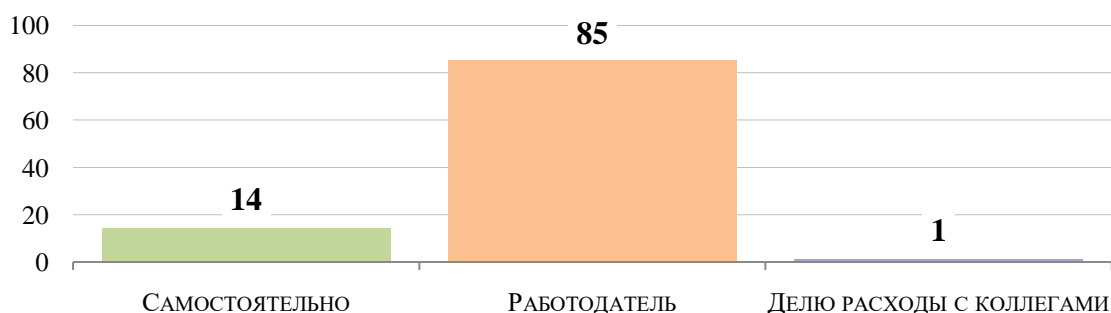


Рисунок А.52. Распределение ответов на вопрос:
«Кто обычно оплачивает ваши транспортные расходы?»,
% от числа респондентов

5. Результаты проведения социологического опроса предприятий

5.1. Транспортировка грузов и пассажиров

Всего было опрошено 302 представителя компаний Нижегородской области.

99% опрошенных представителей предприятий сообщили, что их компании занимаются только транспортировкой грузов, 1% занимаются пассажирскими перевозками и менее 1% перевозят как грузы, так и пассажиров.

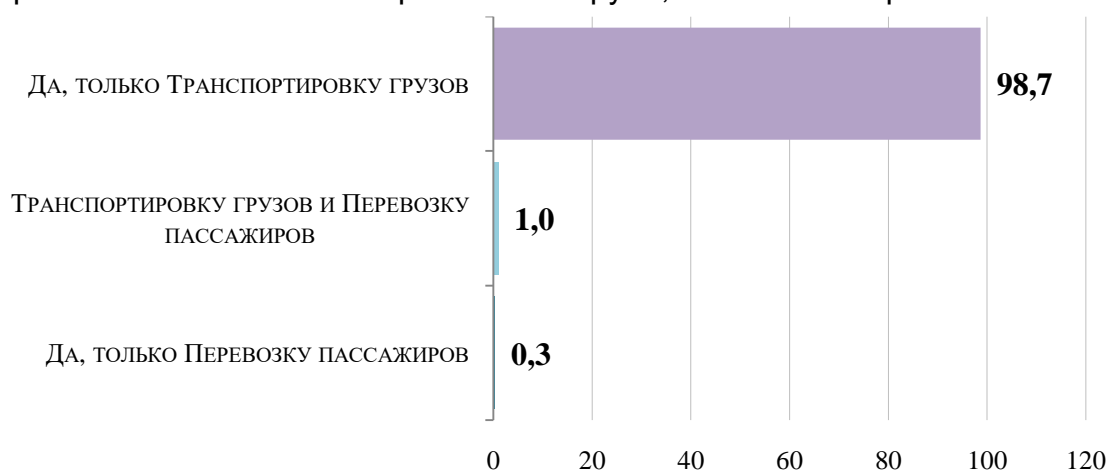


Рисунок А.53. Распределение ответов на вопрос:
«Осуществляет ли Ваше предприятие самостоятельно или с помощью других компаний транспортировку грузов и перевозку пассажиров?»,
% от числа респондентов

Основная часть компаний, участвовавших в опросе, занимаются торговлей. Каждая четвертая компания в той или иной степени занимается строительством. Услуги на третьем месте.

Таблица А.4

Распределение компаний по видам деятельности

Показатель	%
Торговля оптовая и розничная, ремонт автотранспортных	62,9
Строительство	26,8
Предоставление прочих видов услуг	6,3
Обрабатывающие производства	3,3
Транспортировка и хранение	0,7

5.2. Среднее число машин, которые отгружаются/загружаются ежемесячно

Чаще всего опрошенные говорили об погрузке/разгрузке 30 машин в месяц. При этом, 27% опрошенных сообщили, что в их компании загружаются/отгружаются не более 10 машин в месяц. Пятая часть опрошенных сообщили о высокой транспортной нагрузке в более чем 100 автомобилей в месяц.

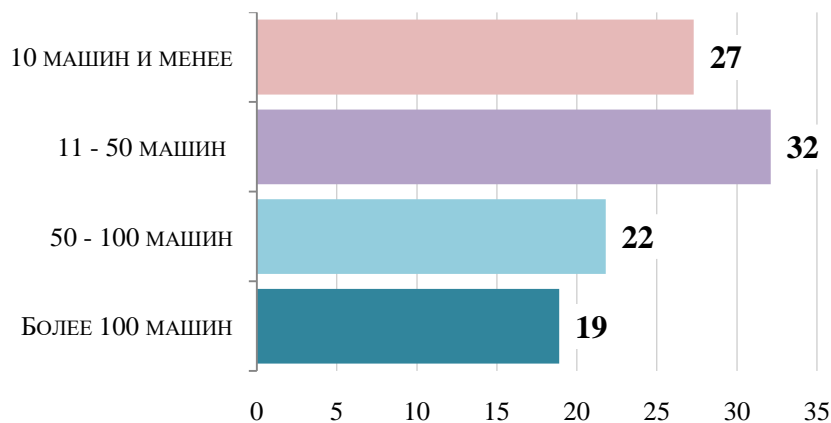


Рисунок А.54. Распределение ответов на вопрос:
«Сколько в среднем машин отгружается/загружается в Вашей компании ежемесячно?»,
% от числа респондентов

5.3. Средняя дальность поездки одного грузового автомобиля

Чаще всего опрошенные называли среднюю дальность поездки грузового автомобиля в одном направлении в 500 километров. Наиболее популярный диапазон расстояний – 301 – 1000 км. На втором месте по популярности – близкие маршруты (30-100 км в одном направлении).

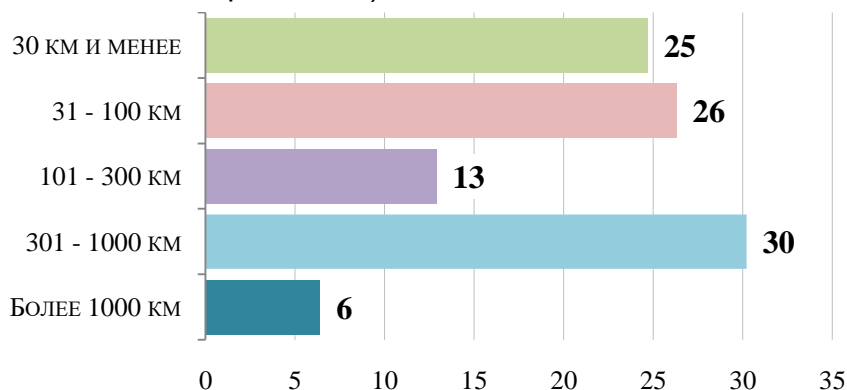


Рисунок А.55. Распределение ответов на вопрос:
«Укажите, пожалуйста, среднюю дальность поездки одного грузового автомобиля в
одном направлении»,
% от числа респондентов

5.4. Размер автопарка предприятия

В среднем автопарк предприятия составляет 1-4 автомобиля. При этом 47% опрошенных сообщили только об одном транспортном средстве. Только 5% представителей компаний указали 10 и более транспортных средств в собственном автопарке компании. 52% представителей компании ответили, что не имеют собственного автопарка. Наибольшее число автомобилей в собственном автопарке – 125.

5.5. Преобладающий автотранспорт по грузоподъемности

Наиболее популярная грузоподъемность автомобилей – до 2 тонн. Именно такой ответ дали 55% опрошенных. 1/5 часть (21%) опрошенных указали грузоподъемность от 2 до 6 тонн. Среди автомобилей с большой грузоподъемностью преобладает транспорт, способный перевозить более 14 тонн, а также автопоезда 12-20 тонн.

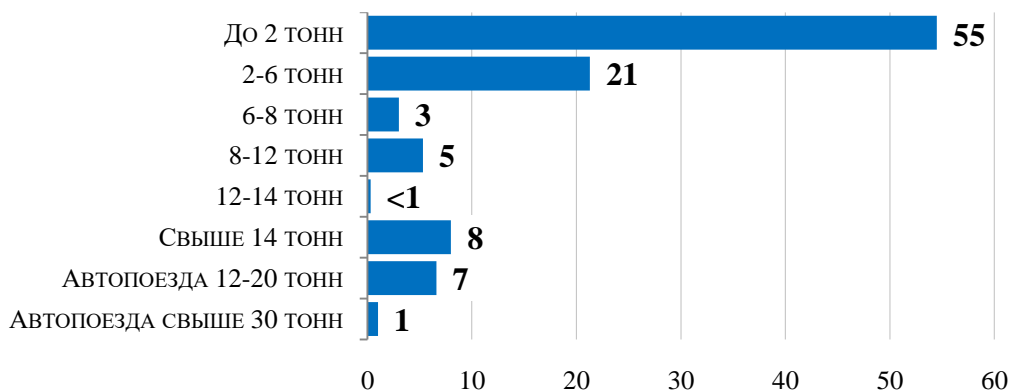


Рисунок А.56. Распределение ответов на вопрос:
«Какой транспорт преобладает в парке Вашего предприятия или какой вы заказываете у транспортных компаний?»,
% от числа респондентов

Выборка предприятий, занимающихся перевозкой пассажиров составила всего 4 компании, что не позволяет анализировать ее отдельно.

5.6. Преобладающий тип груза

Среди разных типов груза, перевозимого компаниями, чаще всего опрошенные называли строительный, промышленный и торгово-снабженческий. Эти типы называли от 22% до 40% респондентов.

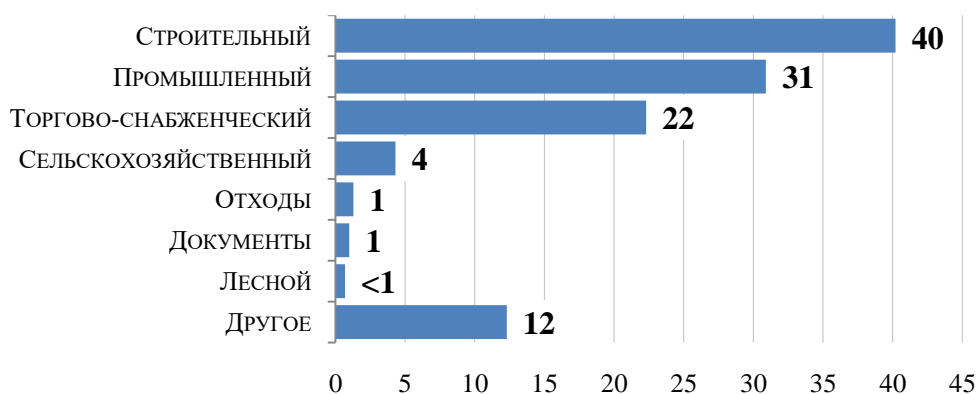


Рисунок А.57. Распределение ответов на вопрос:
«Какой тип груза вы перевозите или заказываете под него транспорт»,
% от числа респондентов⁴

⁴ Сумма %% на диаграмме больше 100, т.к. респонденты могли дать несколько вариантов ответа

5.7. Опыт поездок по платным дорогам

68% опрошенных не имеют опыта поездок по платным дорогам. 15% сообщили, что у них был опыт проезда по платным дорожным объектам.

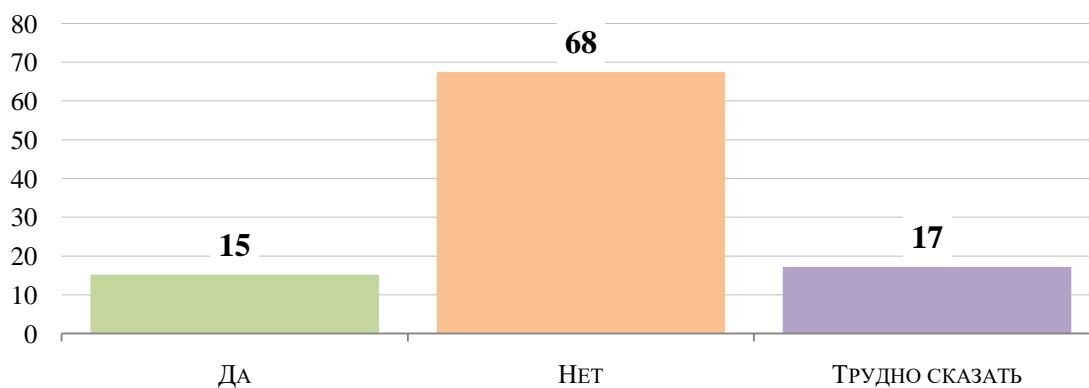


Рисунок А.58. Распределение ответов на вопрос: «Ваше предприятие уже имеет опыт транспортировки по платным дорогам?», % от числа респондентов

5.8. Отношение к строительству платных автодорог

Каждый третий опрошенный готов платить за проезд, если качество движения будет улучшено, а стоимость будет небольшой. Менее трети (29%) считают эту идею плохой, но будут вынуждены платить за пользование платным дорожным объектом.

Важно отметить, 17% представителей предприятий Нижнего Новгорода сообщили, что их компания никогда не будет платить за использование дорог.

Лишь 10% ответили, что полностью поддерживают эту идею и готовы платить за проезд.

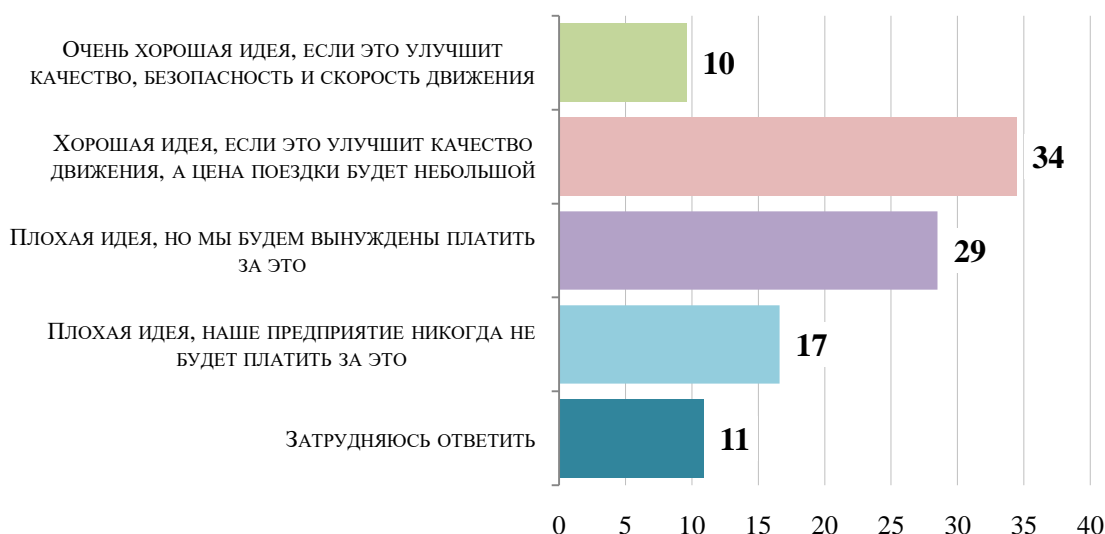


Рисунок А.59. Распределение ответов на вопрос: «Как Вы оцениваете идею введения платы за проезд по объектам транспортной инфраструктуры при условии сокращения времени Вашей поездки, затрат на топливо, повышения скорости, комфортабельности и безопасности движения?», % от числа респондентов

5.9. Готовность платить за проезд по платным дорожным объектам

Мнения опрошенных об уровне платы за проезд разделились. Так, среди представителей компаний, где преобладают автомобили грузоподъемностью до 6 тонн, за проезд по платной дороге, которая позволит сэкономить 15 минут, 1/5 часть готова платить минимальную сумму (менее 30 рублей). В то же время, 21% опрошенных согласны на 160 рублей.

Среди владельцев грузовиков с грузоподъемностью от 6 до 12 тонн наиболее популярный ответ 40 рублей, его дали 27% опрошенных.

На минимальную оплату (менее 50 рублей) согласны 36% тех, у кого в парке автомобили с грузоподъемностью свыше 12 тонн и автопоезда.

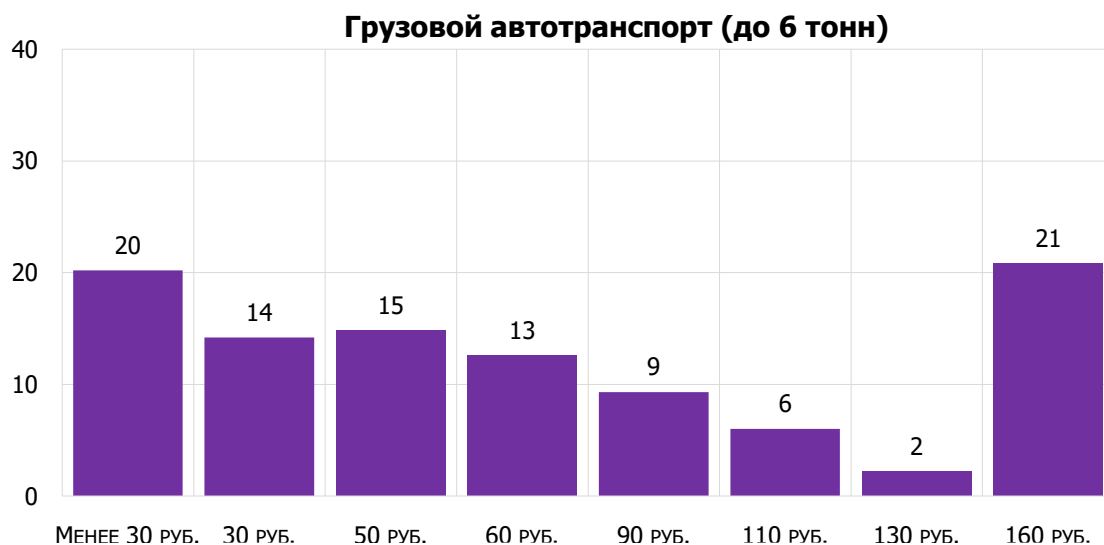


Рисунок А.60. Распределение ответов на вопрос:
«При какой максимальной стоимости проезда Вы воспользуетесь платным
дорожным объектом, если это позволит сэкономить 15 минут?»,
% от числа респондентов

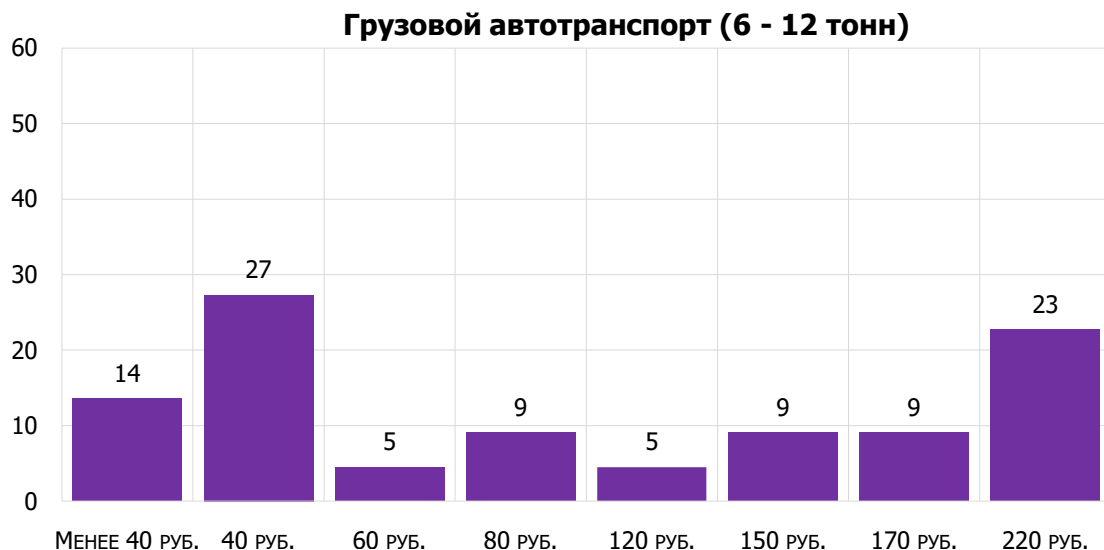


Рисунок А.61. Распределение ответов на вопрос:
«При какой максимальной стоимости проезда Вы воспользуетесь платным
дорожным объектом, если это позволит сэкономить 15 минут?»,
% от числа респондентов

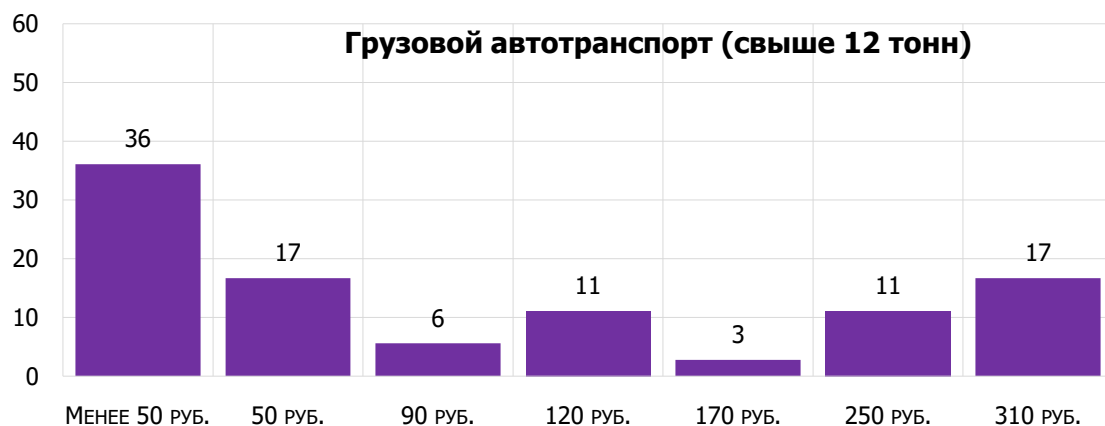


Рисунок А.62. Распределение ответов на вопрос: «При какой максимальной стоимости проезда Вы воспользуетесь платным дорожным объектом, если это позволит сэкономить 15 минут?», % от числа респондентов

В случае, если платная дорога позволит сэкономить 30 минут, 20% представителей компаний с автопарком грузоподъемностью до 6 тонн все равно готовы платить чаще всего минимальную сумму (менее 50 рублей). Лишь 10% готовы на максимальную сумму в 310 рублей

Для тех, в чьем парке преобладают автомобили грузоподъемностью 6-12 тонн, низкие цены: 27% - менее 70 рублей, и 27% - 70 рублей.

В случае большегрузных автомобилей опрошенные также склонны ориентироваться на самую низкую стоимость. Так, 36% респондентов не готовы платить более 100 рублей.

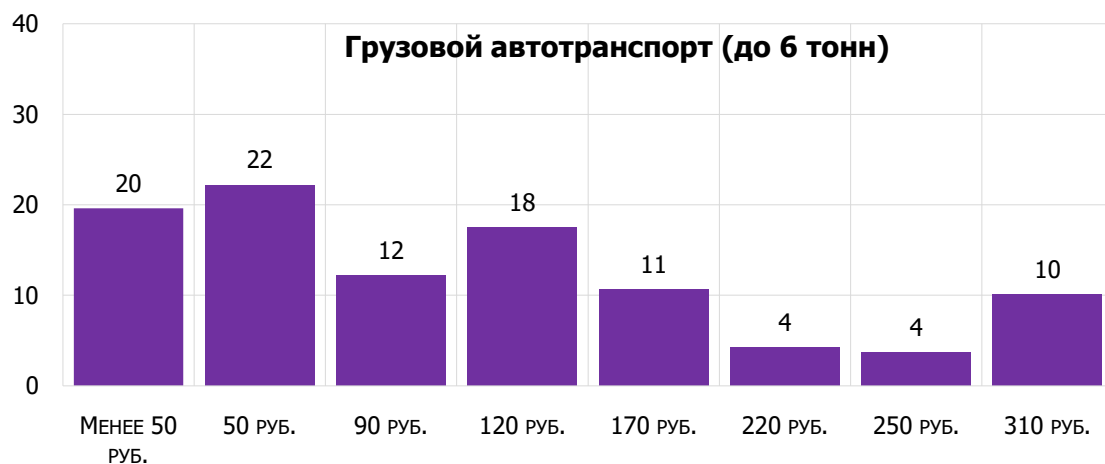


Рисунок А.63. Распределение ответов на вопрос: «При какой максимальной стоимости проезда Вы воспользуетесь платным дорожным объектом, если это позволит сэкономить 30 минут?», % от числа респондентов

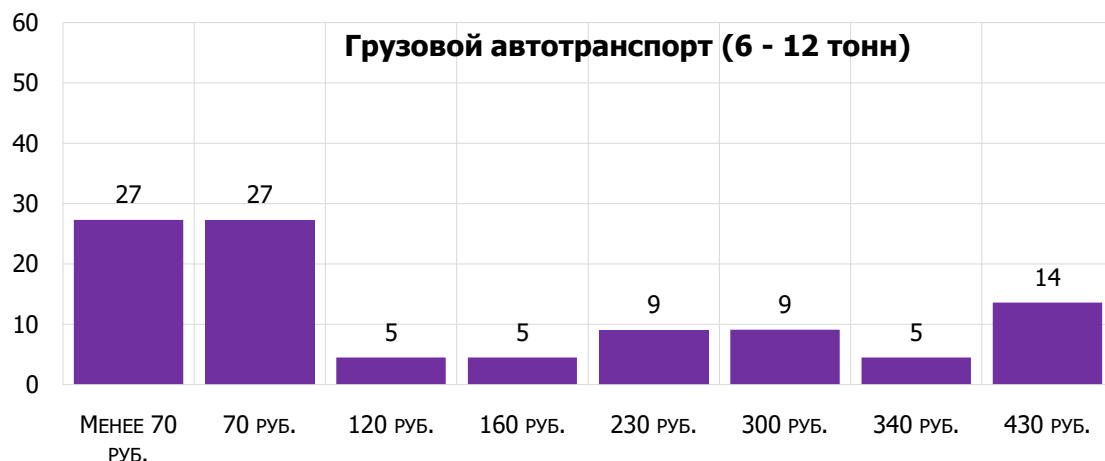


Рисунок А.64. Распределение ответов на вопрос: «При какой максимальной стоимости проезда Вы воспользуетесь платным дорожным объектом, если это позволит сэкономить 30 минут?», % от числа респондентов

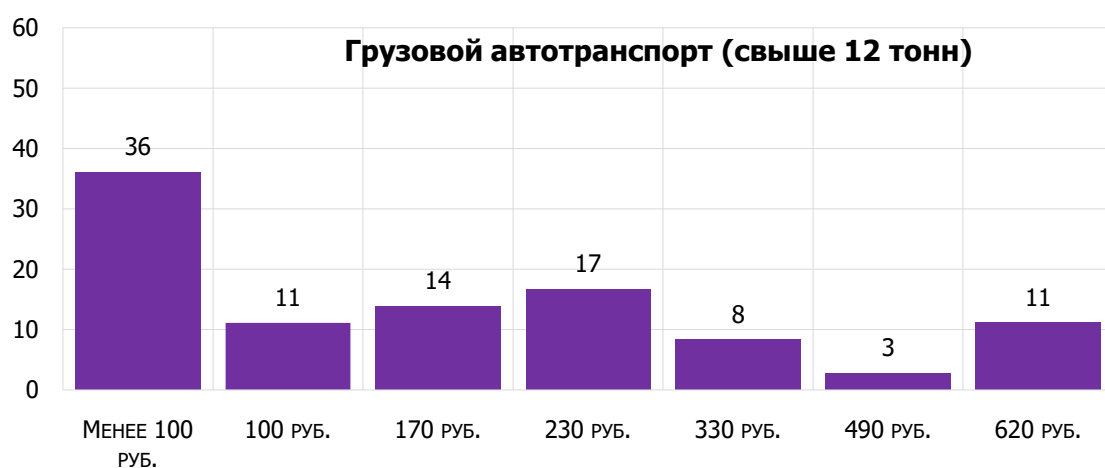


Рисунок А.65. Распределение ответов на вопрос: «При какой максимальной стоимости проезда Вы воспользуетесь платным дорожным объектом, если это позволит сэкономить 30 минут?», % от числа респондентов

Поскольку в выборку попали лишь несколько компаний, имеющих автобусы в своем автопарке – построить репрезентативное распределение невозможно. Но стоит подчеркнуть, что опрошенные также склонялись к минимальной оплате.

Оценка полученных результатов социологического исследования и выводы
Наличие дачи и дачные поездки

О наличии дачи сообщили 35% опрошенных. О наличии загородного дома чаще всего сообщали респонденты старше 55-64 лет.

Характеристика регулярных поездок

Половина опрошенных указала личный автомобиль как наиболее часто используемый вид транспорта. Общественный транспорт находится на втором месте по популярности (38%).

О собственном автомобиле сообщили 51% опрошенных. Как правило, владельцы автомобилей - респонденты в возрасте 25-44 лет. Если говорить о частоте использования личного транспорта, то чаще всего личный автомобиль используется для поездок на работу (48% ежедневно), а также за город (43% еженедельно).

Средняя длительность поездки на работу на личном автомобиле – 39 минут. Чуть больше тратится времени на поездку на учебу. Дорога за город занимает около полутора часов. Общественный транспорт также чаще используют для ежедневных поездок на работу и учебу. Для загородных поездок общественный транспорт используется редко. Время в пути на работу и за город на общественном и личном транспорте почти не отличается.

Отношение к платному проезду и опыт его использования

Почти $\frac{3}{4}$ опрошенных никогда не пользовались платными дорогами. О таком опыте чаще сообщали мужчины, а также опрошенные 25-44 лет.

Среди опрошенных 7% оценили идею платных дорог очень хорошо и готовы платить за проезд. 35% оценивают идею платной дороги положительно, но рассчитывают на небольшую стоимость проезда. Не готовы платить за проезд 38% опрошенных. Как правило, те, кто имеет опыт проезда по платным дорожным объектам чаще готовы платить за проезд.

Тестирование уровней цен на платный проезд

Каждый четвертый опрошенный пользователь личного или общественного транспорта готов пользоваться платным дорожным объектом на условиях минимальной оплаты (менее 20 рублей) при экономии 15 минут времени. Однако 16% согласны на максимальную оплату при такой же экономии времени (100 рублей).

При экономии 30 минут времени опрошенные не высказывали единого мнения. Первая (25% опрошенных) согласна на минимальную стоимость (менее 30 рублей), вторая значимая группа (19%) – ориентируется на оплату в размере 100 рублей. Остальные диапазоны не имеют выраженного пика.

Указанные пороговые значения характерны для всех рассматриваемых групп по занятости, за исключением учащихся, среди которых велика доля выставивших максимальные значения, что свидетельствует о более низкой у последних способности к адекватной оценке собственного материального положения по сравнению с более зрелыми возрастными группами.

Мнение о пороговых значениях платы за проезд было высказано и водителями автобусов и грузовиков. В гипотетической ситуации с возможностью сэкономить 15 минут времени в пути 36% водителей грузовиков были готовы заплатить не более чем 30 руб. (для 1-й тарифной группы), 36% - для менее 40 рублей (2-ая тарифная группа) и 32% опрошенных - 50 руб. (для 3-ей).

Ради 30-минутной экономии 34% водителей грузовиков могут заплатить не более 50 руб. (1-я группа), и 100 руб. (3-я группа).

Важно отметить, что большая часть водителей автобусов не готова платить за проезд по платным дорожным объектам. В целом, опрошенные выбирали минимальные ответы из предложенных. Таким образом, результат можно воспринимать как резко негативное отношение водителей автобусов к введению платы за использование дорожных объектов.

В случае, если плата за проезд будет слишком высока, 42% опрошенных водителей легковых автомобилей и жителей Нижнего Новгорода откажутся от платного участка в пользу альтернативного проезда. Каждый четвертый готов воспользоваться другими видами транспорта. 19% считают, что все равно будут вынуждены платить. Только каждый девятый (11%) откажется от поездки.

Использование велосипеда

38% ответили, что имеют велосипед для взрослых. Чаще о наличии велосипеда говорили мужчины, а также молодые опрошенные. Не более 7% среди тех, кто не имеет велосипеда, сообщили о планах на покупку велосипеда.

Чаще всего опрошенные начинают велосезон в мае и заканчивают в сентябре. Только 4% используют велосипед круглый год. В целом можно сказать, что период с апреля по июнь является началом для основного числа велосипедистов. Август-октябрь – период постепенного прекращения использования велосипеда.

Чаще всего велосипед используют для поездок по паркам и зеленым зонам, на втором месте по популярности активный отдых – поездки по городу. Реже всего велосипед используют для поездок на работу.

Данные опроса демонстрируют огромный потенциал к развитию велосипедного транспорта. $\frac{3}{4}$ опрошенных велосипедистов готовы использовать велосипед чаще при наличии велодорожек, повышения безопасности дорожного движения, наличия велопарковок. Важно отметить, что опрошенные часто говорили о том, что они готовы чаще использовать велосипед в случае улучшения инфраструктуры.

Если число велодорожек будет увеличено, будет повышена техника безопасности, то 40% велосипедистов готовы ездить на работу на велосипеде, чуть более половины (58%) – будут чаще использовать велосипед для поездок по паркам и зеленым зонам.

МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ НИЖЕГОРОДСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ. КСТОВСКИЙ РАЙОН

