



**СОВЕТ ДЕПУТАТОВ КСТОВСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО ОКРУГА  
НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ**

**РЕШЕНИЕ**

23 сентября 2025 года

№ 740

Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Кстовского муниципального округа Нижегородской области применительно к населенным пунктам, входящим в состав административно-территориального образования Работкинский сельсовет Кстовского муниципального округа Нижегородской области

В соответствии с Конституцией Российской Федерации, Градостроительным кодексом Российской Федерации, Федеральным законом от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ № «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Законом Нижегородской области от 23 декабря 2014 года № 197-З «О перераспределении отдельных полномочий между органами местного самоуправления муниципальных образований Нижегородской области и органами государственной власти Нижегородской области», Законом Нижегородской области от 10 декабря 2021 года № 137-З «О преобразовании муниципальных образований Кстовского муниципального района Нижегородской области», решением Совета депутатов Кстовского муниципального округа Нижегородской области от 04 мая 2022 года № 12 «О правопреемстве Кстовского муниципального округа Нижегородской области», Уставом Кстовского муниципального округа Нижегородской области

**СОВЕТ ДЕПУТАТОВ РЕШИЛ:**

1. Утвердить Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры Кстовского муниципального округа Нижегородской области применительно к населенным пунктам, входящим в состав административно-территориального образования Работкинский сельсовет Кстовского муниципального округа Нижегородской области (Приложение № 1).

2. Решение вступает в силу на следующий день после дня его официального обнародования.

3. Обнародовать настоящее решение, опубликовав его в газете «Маяк+», в сетевом издании «Маяк+» и разместить на официальном сайте администрации Кстовского муниципального округа Нижегородской области.

4. Направить решение в администрацию Кстовского муниципального округа Нижегородской области.

Председатель Совета депутатов

Ю.С. Медведев

Приложение № 1  
к решению Совета депутатов  
Кстовского муниципального округа  
Нижегородской области  
от «23» сентября 2025 года № 740

**Программа комплексного развития транспортной  
инфраструктуры (ПКРТИ) Кстовского муниципального округа  
Нижегородской области применительно к населенным  
пунктам, входящим в состав административно-  
территориального образования Работкинский сельсовет  
Кстовского муниципального округа Нижегородской области  
на период с 2026 по 2036 годы**

2025

## СОДЕРЖАНИЕ

Паспорт программы .....	2
1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры .....	2
1.1. Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения административно-территориального образования Работкинский сельсовет в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации.....	2
1.2. Социально-экономическая характеристика административно-территориального образования Работкинский сельсовет, характеристика градостроительной деятельности на территории административно-территориального образования Работкинский сельсовет, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса.....	2
1.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	2
1.4. Характеристика сети дорог административно-территориального образования Работкинский сельсовет, параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузку на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери), оценка качества содержания дорог .....	2
1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации административно-территориального образования Работкинский сельсовет, обеспеченность парковками (парковочными местами).....	2
1.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока.....	2
1.7. Характеристика условий движения пешеходов, велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности.....	2
1.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств.....	2
1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения .....	2

- 1.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения.....2
- 1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры административно-территориального образования Работкинский сельсовет ..... 2
- 1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры административно-территориального образования Работкинский сельсовет ..... 2
- 1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.....2
2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории Кстовского муниципального округа Нижегородской области расположенной в границах административно-территориального образования Работкинский сельсовет.... 2
- 2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития административно-территориального образования Работкинский сельсовет ..... 2
- 2.2. Прогноз транспортного спроса поселения, муниципального округа, городского округа, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории административно-территориального образования Работкинский сельсовет ..... 2
- 2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта... 2
- 2.4. Прогноз развития дорожной сети административно-территориального образования Работкинский сельсовет ..... 2
- 2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения..... 2
- 2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения..... 2
- 2.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения ..... 2
3. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненную оценку по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта ..... 2
4. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов).....	2
4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	2
4.2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов.....	2
4.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства.....	2
4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры для движения пешеходов, велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности.....	2
4.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб.....	2
4.6 Мероприятия по развитию сети дорог административно-территориального образования Работкинский сельсовет.....	2
5. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.....	2
5.1. Объём инвестиций для развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	2
5.2. Объём инвестиций для развития транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов.....	2
5.3. Объём инвестиций для развития инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства.....	2
5.4. Объём инвестиций для развития инфраструктуры для движения пешеходов, велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности.....	2
5.5. Объём инвестиций для развития инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб.....	2
5.6. Объём инвестиций для развития сети дорог административно-территориального образования Работкинский сельсовет.....	2

6. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.....	2
6.1. Методика и критерии оценки.....	2
6.2. Укрупнённая оценка эффективности выбранного варианта.....	2
7. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Кстовского муниципального округа Нижегородской области расположенной в границах административно-территориального образования Работкинский сельсовет....	2

## ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

<p>Наименование программы</p>	<p>Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры (ПКРТИ) Кстовского муниципального округа Нижегородской области расположенной в границах административно-территориального образования Работкинский сельсовет</p>
<p>Основание для разработки программы</p>	<p>Градостроительный кодекс Российской Федерации; Федеральный закон от 08.11.2007 №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».</p>
<p>Заказчик программы</p>	<p>Муниципальное казенное учреждение «Дороги» (МКУ «Дороги») 607651, Нижегородская обл. г. Кстово, пер. Советский, д.5, помещ. IV</p>
<p>Разработчик программы</p>	<p>Общество с ограниченной ответственностью «В ПОТОКЕ», 428024, Чувашская Республика - Чувашия, г. Чебоксары, пр-кт Мира, д. 1д, офис 40</p>
<p>Цели и задачи программы</p>	<p>Цель программы: сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями в строительстве объектов транспортной инфраструктуры местного значения.</p>

	<p>Задачи программы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>~ повышение эффективности и качества транспортного обслуживания;</li> <li>~ повышение транспортной связности и доступности территории Кстовского муниципального округа Нижегородской области расположенной в границах административно-территориального образования Работкинский сельсовет;</li> <li>~ снижение уровня аварийности на дорогах и улицах административно-территориального образования Работкинский сельсовет;</li> <li>~ увеличение пропускной способности улично-дорожной сети (далее — УДС).</li> </ul>
<p>Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры</p>	<p>Задача 1. Повышение эффективности и качества транспортного обслуживания:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>~ количество остановочных пунктов, %;</li> <li>~ доля остановочных пунктов общественного транспорта, находящихся в нормативном состоянии, %;</li> <li>~ уровень обеспеченности объектов притяжения парковками для постоянного хранения ТС и нормативным значениям, %.</li> </ul> <p>Задача 2. Повышение транспортной связности и доступности территории административно-территориального образования Работкинский сельсовет:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>~ протяженность автомобильных дорог общего пользования, %.</li> </ul> <p>Задача 3. Снижение уровня аварийности на дорогах и улицах, расположенных на территории административно-территориального образования Работкинский сельсовет:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>~ социальный риск от ДТП (число погибших в результате ДТП на 100 тысяч населения);</li> <li>~ протяженность тротуаров и пешеходных дорожек, %.</li> </ul> <p>Задача 4. Увеличение пропускной способности улично-дорожной сети:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>~ доля автомобильных дорог общего пользования, соответствующих нормативным требованиям, %;</li> <li>~ затраты времени на транспортные перемещения, %;</li> <li>~ средняя скорость движения по УДС города, %;</li> </ul> <p>доля протяженности дорожной сети города, работающей в режиме перегрузки в часы пик, %.</p>
Сроки и этапы реализации программы	<p>Срок реализации программы: 2026 – 2036 гг.</p> <p>Этапы реализации:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>~ I этап – 2026 – 2030 гг.;</li> <li>~ II этап – 2031 – 2036 гг.;</li> </ul>
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры (групп мероприятий, подпрограмм, инвестиционных проектов)	<p>Проектирование, строительство, реконструкция объектов транспортной инфраструктуры местного значения в соответствии с Генеральным планом муниципального округа и муниципальными программами.</p> <p>Развитие транспортной инфраструктуры в целях увеличения эффективности транспортного обслуживания и повышения безопасности дорожного движения.</p> <p>Приведение технического уровня существующих автомобильных дорог в соответствие с нормативными требованиями</p>
Объемы и источники финансирования программы	По предварительным прогнозам, на реализацию мероприятий программы до 2036

	<p>года необходимы средства в размере 822 894,84 тыс. руб., в том числе:</p> <p>~ МБ – 822 894,84 тыс. руб.</p>
--	---

## 1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

1.1. Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения административно-территориального образования Работкинский сельсовет в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

Законом Нижегородской области от 10 декабря 2021 года № 137-З «О преобразовании муниципальных образований Кстовского муниципального округа Нижегородской области» создано вновь образованное муниципальное образование Кстовский муниципальный округ Нижегородской области путем объединения городского поселения город Кстово, сельских поселений Афонинский сельсовет, Безводнинский сельсовет, Ближнеборисовский сельсовет, Большеельнинский сельсовет, Большемокринский сельсовет, Запрудновский сельсовет, Новоликеевский сельсовет, Прокошевский сельсовет, Работкинский сельсовет, Ройкинский сельсовет, Слободской сельсовет, Чернухинский сельсовет, Чернышихинский сельсовет Кстовского муниципального района Нижегородской области.

Законом Нижегородской области от 4 апреля 2025 года №45-З «О преобразовании муниципальных образований – городской округ город Нижний Новгород и Кстовский муниципальный округ Нижегородской области путём их объединения и наделения вновь образованного административно-территориального образования Работкинский сельсовет статусом городского округа» городской округ город Нижний Новгород и Кстовский муниципальный округ Нижегородской области объединены во вновь образованное муниципальное образование со статусом городского округа с наименованием – город Нижний Новгород. Со дня вступления в силу данного закона по 31 декабря 2025 года установлен переходный период. В течении переходного периода завершается урегулирование вопросов, связанных с преобразованием муниципальных образований.

Административно-территориальное образование Работкинский сельсовет Кстовского муниципального округа Нижегородской области (далее – административно-территориальное образование Работкинский сельсовет) расположено в восточной части Кстовского муниципального округа Нижегородской области и имеет смежные границы:

- ~ на севере – с муниципальным округом город Бор,
- ~ на востоке – с Лысковским муниципальным округом,
- ~ на юге – с административно-территориальным образованием Чернышихинский сельсовет,

на западе – с административно-территориальным образованием Запрудновский сельсовет.

Площадь территории административно-территориального образования Работкинский сельсовет составляет 9152,55 га.

В состав административно-территориального образования Работкинский сельсовет входит 9 населенных пунктов: село Работки, деревня Абатурово, село Ачапное, сельский поселок Волжский, село Луговой Борок, деревня Малиновка, деревня Слопинец, село Татинец, деревня Чеченино.

1.2. Социально-экономическая характеристика административно-территориального образования Работкинский сельсовет, характеристика градостроительной деятельности на территории административно-территориального образования Работкинский сельсовет, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

Согласно Программе комплексного развития социальной инфраструктуры Кстовского муниципального округа Нижегородской области применительно к населенным пунктам, входящим в состав административно – территориального образования Работкинский сельсовет Кстовского муниципального округа Нижегородской области на период с 2026 по 2036 годы общая численность населения административно – территориального образования Работкинский сельсовет по состоянию на 27.06.2025 г. составила 2720 человек.

Демографические показатели административно – территориального образования Работкинский сельсовет представлены в таблице Таблица 1.

Таблица 1

№ п/п	Показатель	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г. <sup>1</sup>	2024 г. <sup>1</sup>	2025 г. <sup>2</sup>
1	Численность населения, чел.	3530	3441	3363	3286	-	-	2720
2	Суммарный прирост (убыль), чел.	-38	-89	-78	-77	-	-	-189 <sup>3</sup>

Примечания

1. Данные о населении за 2023 и 2024 года отсутствуют.
2. Демографические показатели по 2025 году соответствуют состоянию на 27.06.2025 года.
3. Суммарная убыль населения на 27.06.2025 года определена по отношению к 01.01.2022 года, как средний годовой показатель за три года.

В целом, демографическая ситуация в административно-территориальном образовании Работкинский сельсовет характеризуется сокращением численности населения на 23% за последние 7 лет.

Половозрастная структура населения административно-территориального образования по состоянию на 27.06.2025 г. представлена в таблице Таблица 2.

В возрастной структуре населения в настоящее время на долю населения моложе трудоспособного возраста приходится 18% от общей численности населения, на долю трудоспособного населения – 53%, на долю старше трудоспособного – 29%.

На территории административно-территориального образования Работкинский сельсовет осуществляет деятельность малое промышленное предприятие ООО «Нижегородская игрушка», учебно-производственное хозяйство ГБПОУ «Работкинский аграрный колледж», а также предприятия торговли и общественного питания.

Таблица 2

Половозрастная структура населения административно-территориального образования Работкинский сельсовет по состоянию на 27.06.2025 год

№ п/п	Населенный пункт	Численность населения, человек										
		Все население			в т. ч. мужчины в возрасте				в т. ч. женщины в возрасте			
		Всего	муж.	жен.	0-15 лет	16-59 лет	в т. ч. 16-17 лет	60 и старше	0-15 лет	16-54 года	в т. ч. 16-17 лет	55 и старше
1	с. Работки	1599	745	854	137	435	27	173	157	441	35	256
2	с. п. Волжский	623	273	350	60	153	14	60	76	159	9	115
3	д. Чеченино	210	97	113	10	57	2	30	13	48	2	52
4	д. Малиновка	129	64	65	5	40	1	19	7	26	2	32
5	с. Татинец	110	53	57	2	35	0	16	5	25	0	27
6	д. Слопинец	6	3	3	0	2	0	1	0	1	0	2
7	д. Абатурово	36	17	19	3	10	0	4	3	9	0	7
8	с. Ачапное	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	с. Луговой Борок	7	5	2	0	3	0	2	0	1	0	1
	Итого:	2720	1257	1463	217	735	44	305	261	710	48	492

Сфера здравоохранения.

Социальная инфраструктура в сфере здравоохранения на территории административно – территориального образования Работкинский сельсовет представлена объектом здравоохранения Работкинская участковая больница (подразделение ГБУЗ НО «Кстовская ЦРБ»). Работкинская участковая больница является объектом регионального значения.

Сфера образования.

Социальная инфраструктура в сфере образования представлена общеобразовательной организацией и дошкольной образовательной организацией. К общеобразовательным организациям относится муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение «Работкинская средняя школа» (МБОУ Работкинская СШ).

К дошкольным образовательным организациям относится филиал муниципального бюджетного общеобразовательного учреждения «Работкинская средняя школа» - Детский сад № 11 п. Волжский (Филиал МБОУ Работкинской СШ - Детский сад № 11 п. Волжский). МБОУ Работкинская СШ оказывает услуги по дошкольному образованию, в ее структуре имеются дошкольные группы, которые находятся в здании бывшего детского сада. Общеобразовательная и дошкольная образовательная организации являются объектами местного значения.

На территории административно-территориального образования Работкинский сельсовет в селе Работки находится государственное бюджетное профессиональное образовательное учреждение «Работкинский аграрный колледж» (ГБПОУ «Работкинский аграрный колледж»). Относится к объектам регионального значения.

Сфера культуры

Административно-территориальное образование Работкинский сельсовет в сфере культуры представлена следующими объектами:

- ~ Дом культуры с. Работки;
- ~ Работкинская взрослая сельская библиотека – филиал № 4;
- ~ Работкинская детская сельская библиотека – филиал № 6.

Дом культуры и сельские библиотеки являются объектами местного значения.

Сфера физической культуры и массового спорта

В административно – территориальном образовании Работкинский сельсовет отсутствуют спортивные залы общего пользования и спортивные

площадки. Имеются спортивные залы и спортивные площадки образовательных учреждений.

Социальная инфраструктура административно – территориального образования Работкинский сельсовет в сфере физической культуры и массового спорта представлена следующими объектами:

- ~ спортивный зал МАОУ «Работкинская СШ»;
- ~ спортивный зал ГБПОУ «Работкинский аграрный колледж»;
- ~ комплексная спортивная площадка ГБПОУ «Работкинский аграрный колледж»;
- ~ хоккейная коробка в с. Работки.

Спортивный зал и комплексная спортивная площадка ГБПОУ «Работкинский аграрный колледж» не относятся к общеобразовательной организации, являются объектами регионального значения.

#### Градостроительная деятельность

На территории административно-территориального образования Работкинский сельсовет действуют, утвержденные градостроительные документы:

- ~ генеральный план Кстовского муниципального округа Нижегородской области применительно к населенным пунктам, входящим в состав административно-территориального образования Работкинский сельсовет, входящего в состав Кстовского муниципального округа Нижегородской области, и территории Кстовского муниципального округа Нижегородской области за границами этих населенных пунктов, утвержденный приказом министерства градостроительной деятельности и развития агломераций Нижегородской области от 24 февраля 2025 года № 07-01-06/10;
- ~ правила землепользования и застройки Кстовского муниципального округа Нижегородской области применительно к населенным пунктам, входящим в состав административно-территориального образования Работкинский сельсовет, входящего в состав Кстовского муниципального округа Нижегородской области, и территории Кстовского муниципального округа Нижегородской области за границами этих населенных пунктов, утвержденные приказом министерства градостроительной деятельности и развития агломераций Нижегородской области от 03 марта 2025 года № 07-01-03/31.

## Деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

Транспортная деятельность на территории административно-территориального образования Работкинский сельсовет формируется опорными внешними связями по автодорогам М-7 «Волга» и 22К-0162 «Работки-Порецкое» и сетью местных улиц и подъездов, обеспечивающих доступ к социально значимым объектам и производственным площадкам. В утверждённом генеральном плане предусмотрена реконструкция участков улично-дорожной сети с переводом грунтовых покрытий в твёрдое и устранением «разрывов» опорной сети.

Суточная генерация поездок для сельских населённых пунктов агломерационного пояса принимается в диапазоне 2,2–2,6 поездок на жителя в сутки (с поправкой на маятниковую занятость и близость М-7), что даёт ориентировочно 6,0–7,1 тыс. поездок/сутки. Профиль распределения сохраняет выраженные пики 07:00–09:00 и 17:00–19:00 (12–16 % суточного объёма каждый). Пространственно-значимую долю составляют корреспонденции к г. Кстово и г. Нижнему Новгороду по направлениям М-7 и 22К-0162; внутри административно-территориального образования Работкинский сельсовет преобладают поездки к ООС в узловых населённых пунктах.

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

Транспортный комплекс административно-территориального образования Работкинский сельсовет представлен автомобильным транспортом, который осуществляет грузовые и пассажирские перевозки. Объекты железнодорожного и воздушного транспорта на территории поселения отсутствуют.

Воздушные перевозки осуществляются аэропортом международного класса города Нижнего Новгорода, расположенным в 66 км от административно-территориального образования Работкинский сельсовет.

В пределах сельсовета протекает судоходная река Волга.

В настоящее время на территории административно-территориального образования Работкинский сельсовет существует развитая сеть автомобильных дорог федерального, регионального, межмуниципального и местного значения.

По территории административно-территориального образования Работкинский сельсовет проходит автомобильная дорога федерального значения М-7 «Волга» «Москва - Владимир - Нижний Новгород - Казань – Уфа» категория дороги – II, II. Протяженность в пределах района проектирования составляет 14,42 км. Данная автодорога в большей степени обслуживает пассажирский, грузовой и легковой транзитный транспорт. По этой автодороге осуществляются основные транзитные грузовые и пассажирские перевозки.

Участок дороги 22 ОП РЗ 22К-0162 с км 0+000 по км 1+942 относится к объектам федерального значения. Протяженность участка автомобильной дороги федерального значения по территории административно-территориального образования Работкинский сельсовет составляет 1,942 км. Категория дороги – II.

Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, находящихся в государственной собственности Нижегородской области, проходящих в пределах административно-территориального образования Работкинский сельсовет представлен в таблице

Таблица 3.

Таблица 3

Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, находящихся в государственной собственности Нижегородской области, проходящих в пределах административно-территориального образования Работкинский сельсовет

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги	Техническая категория автомобильной дороги	Протяженность автомобильной дороги в границах муниципального образования, км
1.	22 ОП РЗ 22К-0162	Работки-Порецкое	II	0,102
Итого протяженность дорог регионального значения:				0,102
2.	22 ОП МЗ 22Н-2620	Подъезд к п. Заготзерно от а/д Подъезд к с. Работки – с. Кадницы	IV	0,64
			V	1
3.	22 ОП МЗ 22Н-2644	Подъезд к с. Работки-с. Кадницы от а/д М-7 «Волга»	IV	5,36
4.	22 ОП МЗ 22Н-2645	Подъезд к д. Чеченино от а/д М-7 «Волга»	IV	1,742
5.	22 ОП МЗ 22Н-2646	Подъезд к пансионату «Татинец» от а/д М-7 «Волга»	IV	5
			V	0,2
6	22 ОП МЗ 22Н-2651	Подъезд к с. Ачапное от а/д М-7 «Волга»	IV	0,375
7	22 ОП МЗ 22Н-2652	Подъезд к д. Слопинец от а/д М-7 «Волга»	V	4,191
8	22 ОП МЗ 22Н-2653	Чеченино - п/л «Красная Гвоздика»	V	2,688
9	22 ОП МЗ 22Н-2654	Подъезд к д. Абатурово от а/д М-7 «Волга»	V	0,655
10	22 ОП МЗ 22Н-2669	Подъезд к с. Татинец от а/д Подъезд к пансионату «Татинец»	V	0,921
11	22 ОП МЗ 22Н-2675	Подъезд к п. Волжский от а/д Подъезд к с. Работки-с. Кадницы	V	0,34
Итого дорог межмуниципального значения:				23,112
<b>ИТОГО:</b>				<b>23,214</b>

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения, находящихся в муниципальной собственности Кстовского муниципального района, расположенных на территории административно-территориального образования Работкинский сельсовет представлен в таблице

Таблица 4

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения, находящихся в муниципальной собственности Кстовского муниципального района, расположенных на территории административно-территориального образования Работкинский сельсовет

№ п/п	Идентификационный номер дороги	Наименование автомобильной дороги	Протяженность автомобильной дороги, (км)	Тип покрытия, км.		
				А/б	Щебень	Грунт
с. Работки						
1	22 537 000-ОП МП-1096	ул. Ленина	1.020	0.979	-	0.041
2	22 537 000-ОП МП-1097	ул. М. Седова	0.507	0.507	-	-
3	22 537 000-ОП МП-1098	ул. Южная	0,62	-	-	0,62
4	22 537 000-ОП МП-1099	ул. Строитель	0.660	0.400	-	0.260
5	22 537 000-ОП МП-1100	ул. Ключевая с заездами к домам	0.990	0.380	-	0.610
6	22 537 000-ОП МП-1101	ул. Ларина	0.820	0.820	-	-
7	22 537 000-ОП МП-1102	ул. Верхние Работки	0.820	0.763	-	0.057
8	22 537 000-ОП МП-1103	ул. Садовая, с проездами к домам 12,30,35, у дома 7А,8А,15А, 20,4А, котельная	1.430	1.430	-	-
9	22 537 000-ОП МП-1104	ул. Свободы район водонапорной башни	0.320	0.305	-	0.015
10	22 537 000-ОП МП-1105	ул. Свободы (верх, низ)	1.840	1.653	-	0.187
11	22 537 000-ОП МП-1106	ул. Свободы от д.29 А до бани	0.210	0.210	-	-
12	22 537 000-ОП МП-1107	ул. Свободы от д.66 к 2-х этажным домам	0.450	0.450	-	-
13	22 537 000-ОП МП-1108	ул. Свободы переулок от д. 54 к д. 32 «а»	0.120	0.120	-	-
14	22 537 000-ОП МП-1109	ул. Нижегородский съезд	0.600	-	-	0.600
15	22 537 000-ОП МП-1111	ул. 1 Мая	0.160	0.061		0.099
16	22 537 000-ОП МП-1112	пер. Первомайский	0.150		0.150	
17	22 537 000-ОП МП-1113	ул. Садовая (ул. Ларина, д.23- ул. Свободы м-н «Сельмаг»	0.400	-	-	0.400
18	22 537 000-ОП МП-1114	ул. Родниковая	0.400	0.400	-	-
19	22 537 000-ОП МП-1115	пер. Березовый	0.400	-	0.400	-
20	22 537 000-ОП МП-1116	ул. Светлая	0.200	-	-	0.200
21	22 537 000-ОП МП-1117	пер. с ул. В. Работки, д.49 на ул. Свободы д. 95	0.150	-	-	0.150
22	22 537 000-ОП МП-1118	пер. с ул. Свободы д.118.на ул. Ключевая	0.070	-	0.070	-
23	22 537 000-ОП МП-1119	пер с ул. Свободы на ул. Ключевая в р-не д.1	0.070	-	-	0.070
24	22 537 000-ОП МП-1120	пер с ул. Свободы д.84 на ул. Ключевая д.6	0.070	-	-	0.070

№ п/п	Идентификационный номер дороги	Наименование автомобильной дороги	Протяженность автомобильной дороги, (км)	Тип покрытия, км.		
				А/б	Щебень	Грунт
25	22 537 000-ОП МП-1121	ул. Волжский Откос	0.200	-	0.200	-
26	22 537 000-ОП МП-1122	ул. Нагорная	0.400	0.400	-	-
27	22 537 000-ОП МП-1123	ул. Плодопитомник	1.000	-	-	1.000
28	22 537 000-ОП МП-1124	ул. Садовая д.1-д.3 (частный сектор)	0.120	0.120	-	-
29	22 537 000-ОП МП-1125	Проезд между акваторией бывшего СЛИПа и ул. Ленина	1.100	1.100	-	-
30	22 537 000-ОП МП-1126	Проезд от базы отдыха «Золотая рыбка» до ул. М. Седова	0.780	-	-	0.780
31	22 537 000-ОП МП-1127	Подъезд к пожарному пирсу в с. Работках на ул. Ленина	0.150	-	-	0.150
32	22 537 000-ОП МП-1128	с. Работки ул. Свободы от д.65 до д.75	0.400	-	-	0.400
33	22 537 000-ОП МП-1129	с. Работки от М7 до кладбища	0.323	-	-	0.323
34	22 537 000-ОП МП-1130	ул. Береговая (от ул. Седова до дома 19 по ул. Береговая)	0.357	-	0.357	-
35	22 537 000-ОП МП-1134	подъезд к пожарному пирсу с площадкой	0.050	-	-	0.050
с.п. Волжский						
36	22 537 000-ОП МП-1131	ул. Центральная	0.934	0.580	-	0.354
37	22 537 000-ОП МП-1132	ул. Молодежная- ул. Новая	0.111	-	-	0.111
38	22 537 000-ОП МП-1133	ул. Новая	0.944	0.944	-	-
39	22 537 000-ОП МП-1134	ул. Молодежная	0.750	0.750	-	-
40	22 537 000-ОП МП-1135	ул. Приволжская	0.463	0.230	0.233	-
41	22 537 000-ОП МП-1136	ул. Радужная	0.927	0.446	-	0.481
42	22 537 000-ОП МП-1137	пер. Тихий	0.300	-	-	0.300
43	22 537 000-ОП МП-1138	ул. Полевая	0.100	-	-	0.100
44	22 537 000-ОП МП-1139	ул. 1 Мая	0.900	-	-	0.900
45	22 537 000-ОП МП-1140	Проезд от ул. Приволжская до почты	0.100	-	-	0.100
46	22 537 000-ОП МП-1335	въезд в поселок с ул. Березовая на ул. Новая	0.200	0.200	-	-
д. Чеченино						
47	22 537 000-ОП МП-1141	ул. Полевая с проездами к домам 18А,20А	0.920	-	0.920	-
48	22 537 000-ОП МП-1142	ул. Новая, д. 1-23	0.700	-	0.700	-
49	22 537 000-ОП МП-1143	ул. Б. Околица	0.800	-	0.200	0.600
50	22 537 000-ОП МП-1144	ул. Спортивная	1.500	1.500	-	-
51	22 537 000-ОП МП-1145	ул. Зеленая	0.700	-	0.700	-
52	22 537 000-ОП МП-1146	ул. Подгорная	0.353	0.280	0.073	-
53	22 537 000-ОП МП-1147	ул. Малая Околица	0.350	-	-	0.350

№ п/п	Идентификационный номер дороги	Наименование автомобильной дороги	Протяженность автомобильной дороги, (км)	Тип покрытия, км.		
				А/б	Щебень	Грунт
54	22 537 000-ОП МП-1148	ул. Садовая	0.700	-	0.700	
55	22 537 000-ОП МП-1149	ул. Яблоневая	0.750	-	-	0.750
56	22 537 000-ОП МП-1150	ул. Лесная	0.300	-	-	0.300
57	22 537 000-ОП МП-1151	Проезд от дороги 22 ОП МЗ 22Н- 2653 до кладбища	0.350	-	-	0.350
58	22 537 000-ОП МП-1152	подъезд к пожарному пирсу	0.200	-	-	0.200
59	22 537 000-ОП МП-1336	проезд от ул. Садовая дом 25 до ул. Спортивная	0.150	-	-	0.150
с. Татинец						
60	22 537 000-ОП МП-1153	ул. Ограда	0.630	-	-	0.630
61	22 537 000-ОП МП-1154	ул. А. Цыганова	0.400	-	-	0.400
62	22 537 000-ОП МП-1155	ул. Кругая	0.620	-	-	0.620
63	22 537 000-ОП МП-1156	ул. Мочаловский съезд	0.200	-	-	0.200
64	22 537 000-ОП МП-1157	ул. Джавахетская	0.230	-	-	0.230
65	22 537 000-ОП МП-1158	ул. Фруктовая	0.140	-	-	0.140
66	22 537 000-ОП МП-1159	ул. Редькина	0.400	-	-	0.400
67	22 537 000-ОП МП-1160	ул. Дачная	0.440	-	-	0.440
68	22 537 000-ОП МП-1161	ул. Полевая	0.560	-	-	0.560
69	22 537 000-ОП МП-1162	ул. Садовая	0.160	-	-	0.160
70	22 537 000-ОП МП-1163	ул. Волжский съезд	0.330	-	-	0.330
71	22 537 000-ОП МП-1164	ул. Дружбы	0.520	-	-	0.520
72	22 537 000-ОП МП-1165	ул. Зеленая ( 2 улицы)	0.260	-	-	0.260
73	22 537 000-ОП МП-1166	ул. Тихая	0.430	-	-	0.430
74	22 537 000-ОП МП-1167	от а/дороги к ул. Полевая	1.100	-	-	1.100
д. Малиновка						
75	22 537 000-ОП МП-1168	Проезд от магазина до фермы	0.562	0.562	-	-
76	22 537 000-ОП МП-1169	от магазина до фермы частный сектор д. 1-50 район 2-х квартирных домов (участок 1)	1.450	0.710	-	0.740
77	22 537 000-ОП МП-1170	от магазина до фермы частный сектор д. 1-50 район 2-квартирных домов (участок 2)	0.309	0,309	-	-
78	22 537 000-ОП МП-1171	подъезд к д. Малиновка от а.д. подъезд к д. Слопинец	1.657	1.657	-	-
79	22 537 000-ОП МП-1172	подъезд к д. Малиновка от а.д. М-7 "Волга"	0.883	0.135	-	0.748
д. Слопинец						
80	22 537 000-ОП МП-1173	дорога по деревне	0.640	-	0.640	-
81	22 537 000-ОП МП-1174	дорога к кладбищу	0.390	-	0.390	-

№ п/п	Идентификационный номер дороги	Наименование автомобильной дороги	Протяженность автомобильной дороги, (км)	Тип покрытия, км.		
				А/б	Щебень	Грунт
82	22 537 000-ОП МП-1175	дорога от магазина спуск к р. Волга	0.450	-	-	0.450
83	22 537 000-ОП МП-1176	ул. Бугорная от д.10 до д.56	0.480	-	0.480	-
84	22 537 000-ОП МП-1177	Проезд от д.2 «а» до д.5, ул. Бугорная	0.580	-	0.580	-
85	22 537 000-ОП МП-1178	ул. Энтузиастов	0.550	-	-	0.550
д. Абатурово						
86	22 537 000-ОП МП-1181	с верхней части деревни до нижней	0.440	-	-	0.440
87	22 537 000-ОП МП-1179	верхняя часть деревни	0.200	-	-	0.200
88	22 537 000-ОП МП-1180	нижняя часть деревни	0.700	-	-	0.700
89	22 537 000-ОП МП-1182	от дороги ГУАД до кладбища	1.000	-	-	1.000
с. Ачапное						
90	22 537 000-ОП МП-1183	Проезд от д.6 до тупика	0.550	0.550	-	-
91	22 537 000-ОП МП-1184	дорога до кладбища	0.226	-	-	0.226
с. Луговой Борок						
92	22 537 000-ОП МП-1185	дорога по деревне	1.200	-	-	1.200
93	22 537 000 ОП МР-24	Подъезд к с. Луговой Борок от а/д 22 ОП МЗ 22Н-0728 "Подъезд к Долгово-Память Парижской Коммуны"	14.247	0.652	-	13.595
Итого:			63,793	19,603	6,793	37,397

Таким образом протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения административно-территориального образования Работкинский сельсовет составляет 63,793 км.

На территории административно-территориального образования Работкинский сельсовет располагаются 3 автозаправочные станции: АЗС №73, АЗС №51 (Лукойл), АЗС Газпром.

#### Трубопроводный транспорт

По территории административно-территориального образования Работкинский сельсовет проходят магистральные газопроводы и нефтепроводы:

- ~ магистральный газопровод «Казань-Горький» (D-325 мм);
- ~ магистральный газопровод «Пермь-Казань-Горький 1» (D-1220 мм);
- ~ магистральный нефтепровод «Альметьевск-Горький-II» (D-800 мм);

- ~ магистральный нефтепровод «Альметьевск-Горький-III» (D-1000 мм);
- ~ магистральный нефтепродуктопровод «Альметьевск - Нижний Новгород» (D-530 мм).

Административно-территориальное образование Работкинский сельсовет имеют автомобильные подходы с твердым покрытием. Недостатком улично-дорожной сети является отсутствие асфальтобетонного покрытия проезжей части в населенных пунктах, а также наличие поврежденного асфальтобетонного покрытия на автодорогах общего пользования. Охват застроенной территории автомобильными дорогами общего пользования местного значения в настоящее время не достаточный. Требуется восстановление и развитие пешеходных тротуаров и дорожек.

1.4. Характеристика сети дорог административно-территориального образования Работкинский сельсовет, параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузку на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери), оценка качества содержания дорог

Параметры дорожного движения соответствуют сельской зоне с маятниковой тяготением к опорным центрам. Суточная интенсивность: для подъездных дорог – 1,5-4,0 тыс. авт./сут, для улиц местного значения – 0,3-1,2 тыс. авт./сут; доля тяжёлых ТС – 8-15 % (до 20 % в сельхозсезон), доля автобусов – 2-5 % в общем потоке. Пики 07:00–09:00 и 17:00–19:00 формируют 10–16 % суточного объёма в каждый час. Средние скорости: 35–45 км/ч внутри НП (из-за пересечений и примыканий) и 60–70 км/ч на межпоселенческих подъездах; удельные задержки обычно 0,2–0,5 мин/км, локально до 0,8–1,0 мин/км в узких местах. Коэффициент загрузки участка в базовом состоянии, как правило, 0,3–0,6, с локальными подъёмами до 0,7–0,9 в час пик на участках с конфликтами пешеходного движения и нерегламентированными остановками; доля сети с

Экологическая нагрузка автотранспорта проявляется в запылённости на грунтовых сегментах (перенос мелкодисперсной фракции на прилегающую застройку) и повышенном шуме вдоль подъездов с интенсивным тяжёлым трафиком. Для экономической оценки применяются укрупнённые расчёты потерь времени (сокращение задержек на маршрутах доступа к ООС и к опорным направлениям), эксплуатационных расходов ТС (функция качества

покрытия) и ущерба от ДТП — в привязке к планам реконструкции опорной сети и мероприятиям по БДД.

В качестве первоочередных управленческих решений для такого типа территории целесообразны:

- ~ ликвидация «грунтовых разрывов» и упрочнение опорных подъездов с обязательным водоотводом;
- ~ модернизация ООТ и схем ОДД (карманы, освещение, посадочные площадки, тактильные средства, ИДН у школ);
- ~ маркировка и освещение пешеходных переходов на подходах к ООС;
- ~ восстановление поперечного профиля и берегоукрепление на уязвимых участках.

Качество содержания характеризуется сезонной неравномерностью и концентрацией дефектов на грунтовых/изношенных участках: поперечная/продольная неровность, колейность на примыканиях, нарушенные обочины, заиливание кюветов, износ разметки. Для сельских территорий типична доля участков, соответствующих требованиям по ровности и сцеплению, в пределах 50–70 % по протяжённости твёрдых покрытий, при этом критичны узлы с остановочными пунктами (ООТ) и пешеходные переходы у ООС: требуется доведение освещённости, видимости и геометрии (карманы/посадочные площадки, ИДН). «Узкие места» обычно совпадают с разрывами твёрдого покрытия, недостатком водоотвода и стихийными стоянками у объектов притяжения.

1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации административно-территориального образования Работкинский сельсовет, обеспеченность парковками (парковочными местами)

Состав парка характеризуется доминированием легковых ТС, доля грузовых ТС составляет не более 15%, автобусов не более 1%. Уровень автомобилизации характеризуется уровнем 300-330 авто на 1000 жителей.

Хранение автотранспорта на территории административно-территориального образования Работкинский сельсовет осуществляется на плоскостных стоянках открытого типа, в пределах участков объектов притяжения и на придомовых участках жителей.

Основная вместимость обеспечивается за счёт размещения у индивидуальной застройки (дворы/участки). У многоквартирной застройки присутствуют в основном не достаточно оборудованные парковки, с

изношенным либо грунтовым покрытием, отсутствием разметки и достаточного освещения.

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

Система пассажирских перевозок носит радиальный характер: опорные связи административно-территориального образования Работкинский сельсовет осуществляются с г. Кстово и г. Нижним Новгородом. На регулярной основе выполняются маршруты №152 Кстово—Волжский—Работки—Игумново, №138 Кстово—Прокошево—Запрудное—Работки, №180 Кстово—Работки—Татинец—Кадницы; действует межмуниципальное направление №328 Н. Новгород (а/с Сенная) — Кстово — Работки. Узловыми пунктами посадки/высадки являются «Автостанция Кстово», «Работки» и «Работки, поворот».

Режим работы характеризуется ежедневным выполнением рейсов с уплотнением в утренние и вечерние пики и более редкими отправлениями в межпик и по выходным.

Пассажиропоток имеет выраженную направленность «из НП — к Кстову/Н. Новгороду» утром и обратную — вечером; внутри дня преобладают внутримunicipальные поездки к объектам соцсферы и услуг. Наибольшие посадки фиксируются на связях с «Автостанция Кстово», а также в узлах «Работки/Работки, поворот», где сходятся маршруты 152/180/328 и транзитные межмуниципальные рейсы.

#### 1.7. Характеристика условий движения пешеходов, велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности

Сформированная сеть пешеходных дорожек в границах населённых пунктов отсутствует, перемещения пешеходов осуществляются преимущественно по обочинам и по проезжей части улиц местного значения.

Состояние пешеходных переходов находятся на удовлетворительном уровне, требуется частичное обновление освещения, разметки.

Выделенная велосипедная инфраструктура (велодорожки/велополосы) не сформирована. Перемещения велосипедистов и пользователей средств индивидуальной мобильности осуществляется по обочинам и общей проезжей части, совместно с автомобильным транспортом.

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

Движение грузовых ТС в пределах административно-территориального образования Работкинский сельсовет носит выраженный сезонно-коридорный характер: формируются кратковременные пики перевозок сельхозпродукции и материалов по подъездам к угодьям и складам, с концентрацией потоков на выездах к М-7 и 22К-0162. Вне пиков преобладают локальные рейсы коммунально-дорожных служб (вывоз ТКО, подсыпка/грейдирование, доставка инертных, снеговывоз).

Основные потоки грузовых ТС в пределах административно-территориального образования Работкинский сельсовет являются транзитными и проходят по автомобильной дороге федерального значения М-7 «Волга».

## 1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

Состояние безопасности дорожного движения в границах административно-территориального образования Работкинский сельсовет в целом соответствует типовой для сельских территорий агломерационного пояса картине: концентрация ДТП приходится на внешние коридоры движения (подъезды к М-7 «Волга» и 22К-0162 «Работки—Порецкое») и на внутриселковские узлы притяжения – подходы к школам, объектам соцсферы и остановочным пунктам, где отмечаются конфликты «пешеход-остановка-обочечная стоянка». Наиболее характерны наезды на пешеходов в сумеречное/тёмное время при недостаточной освещённости, столкновения на пересечениях из-за нарушений приоритета, а также одиночные съезды с дороги на загородных участках при превышении скорости и отсутствии водоотвода/ровного покрытия.

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

Совокупное воздействие транспортной инфраструктуры в границах административно-территориального образования Работкинский сельсовет имеет типичную структуру: линейно-протяжённые источники шума и выбросов сосредоточены на внешних коридорах (подъезды к опорным дорогам) и точечные источники – в узлах притяжения. Основные факторы риска: дорожный шум вблизи фасадов первой линии, запылённость на грунтовых участках и обочинах, выхлопные выбросы (NO<sub>x</sub>, СО, твёрдые частицы) при низких скоростях и частых разгонах/торможениях, а также

неорганизованный поверхностный сток с проезжей части (в т.ч. нефтепродукты и взвесь), приводящий к размывам полотна и вторичному загрязнению. Сезонно усиливаются эпизоды пыления (сухая погода), а также вибрационные и шумовые эффекты от увеличения доли тяжёлых ТС в периоды сельхозработ.

Состояние уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения удовлетворительное, с локальными превышениями вероятности риска: в вечерне-ночные часы — по шуму на фасадах вдоль подъездов; в сухую погоду — по запылённости на грунтовых сегментах и «грязевых очагах» у стихийной стоянки.

Приоритетные меры снижения воздействия включают: перевод грунтовых участков опорной сети в твёрдое покрытие, устройство карманов и посадочных площадок у ООТ.

#### 1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры административно-территориального образования Работкинский сельсовет

Административно-территориальное образование Работкинский сельсовет функционирует в составе Кстовского муниципального округа – территории, включённой в опорный каркас агломерации и имеющей устойчивые внешние связи по М-7 «Волга» и 22К-0162 «Работки—Порецкое». Внутрипоселенческая улично-дорожная сеть обеспечивает доступ к объектам социальной инфраструктуры и сельхозпроизводства, однако характеризуется фрагментарностью твёрдых покрытий, локальными «разрывами» в опорных маршрутах, недостаточной организованностью остановочных пунктов и дефицитом непрерывных пешеходных связей

Перспективная модель развития предполагает поэтапное укрепление опорной сети: перевод грунтовых участков в твёрдое, модернизацию остановочных пунктов (карманы, посадочные площадки, освещение, информирование). Ключевыми ограничителями остаются ограниченность бюджетных ресурсов и длительность подготовительных стадий для отдельных мероприятий.

1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры административно-территориального образования Работкинский сельсовет

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры административно-территориального образования Работкинский сельсовет, входящего в состав Кстовского муниципального округа Нижегородской области, и территории Кстовского муниципального округа Нижегородской области за границами этих населённых пунктов на 2025–2035 годы разработана на основании и с учётом следующих правовых актов (актуальность на 09.2025):

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (в ред. от 31.07.2025).
2. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р, с изм. по состоянию на 06.11.2024).
3. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (в ред. от 07.07.2025).
4. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов» (в ред. от 23.05.2024).
5. Постановление Правительства Нижегородской области от 30.04.2014 № 303 «Об утверждении государственной программы “Развитие транспортной системы Нижегородской области”» (с учётом изменений 2024–2025 годов).
6. Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» (в ред. от 26.12.2024; отдельные нормы вступили в силу с 01.03.2025).
7. Постановление Правительства Нижегородской области от 29.04.2010 № 254 «Об утверждении схемы территориального планирования Нижегородской области» (актуализация от 02.12.2024).
8. Постановление Правительства Нижегородской области от 21.12.2018 № 889 «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Нижегородской области до 2035 года» (с изменениями 2023–2024 годов).

9. Адресная инвестиционная программа Нижегородской области на 2025–2027 годы (Распоряжение Правительства Нижегородской области от 10.01.2025 № 3-р; с последующими изменениями).
10. Постановление Правительства Нижегородской области от 27.05.2008 № 207 «Об утверждении перечня автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, находящихся в государственной собственности Нижегородской области» (в ред. от 05.02.2024, с последующими изменениями от 28.07.2025 № 507).
11. Генеральный план Кстовского муниципального округа Нижегородской области применительно к населённым пунктам, входящим в состав административно-территориального образования Работкинский сельсовет, и территории Кстовского муниципального округа Нижегородской области за границами этих населённых пунктов, утверждён приказом от 24.02.2025 № 07-01-06/10.

#### 1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Финансирование мероприятий Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры административно-территориального образования Работкинский сельсовет на текущем этапе обеспечивает поддержание существующих темпов: выполняются первоочередные работы по переводу отдельных участков опорной сети в твёрдое покрытие, локальные меры по безопасности дорожного движения, содержанию и восстановлению работоспособности водоотвода, точечная модернизация остановочных пунктов. Действующий объём ресурсов достаточен для покрытия обязательств по содержанию и плавной поэтапной реализации уже подготовленных объектов (при наличии ПСД и правоустанавливающих решений), но не формирует задела для ускоренного обновления всей опорной сети и комплексной модернизации пешеходной/остановочной инфраструктуры.

При сохранении текущей бюджетной траектории возможно удерживать достигнутые темпы и завершать объекты первой очереди, обеспечивая нормативное содержание. Однако для существенного улучшения транспортной доступности и безопасности потребуется наращивание финансирования за счёт: увеличения доли софинансирования по региональным и федеральным инструментам, опережающего финансирования ПСД, укрупнения лотов и типизации решений, увязки с адресной инвестиционной программой и объектами смежной инфраструктуры.

2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории Кстовского муниципального округа Нижегородской области расположенной в границах административно-территориального образования Работкинский сельсовет

1.

2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития административно-территориального образования Работкинский сельсовет

В ближайшие годы ожидается умеренная убыль/стабилизация вслед за демографической инерцией и маятниковой миграцией к г. Кстово и г. Нижнему Новгороду; на расчётном горизонте предусмотрена стабилизация и рост до 3 354 чел. к 2036 г. за счёт удержания молодого контингента, точечной жилой застройки и повышения доступности услуг. Возрастная структура смещается в сторону старших возрастов; это повышает требования к пешеходной доступности и регулярности ОТ.

Экономика территории характеризуется преобладанием сельского хозяйства, объектов социального и бытового обслуживания, малого бизнеса, а также значимой долей маятниковой занятости в Кстово/Нижнем Новгороде (промышленные площадки, строительство, логистика, образование/медицина). Транспортно-географическое положение (близость к М-7 «Волга» и 22К-0162 «Работки—Порецкое») обеспечивает устойчивые внешние связи, но повышает требования к безопасной организации движения и содержанию подъездов.

Градостроительное развитие реализуется на базе действующего генерального плана (утверждён 24.02.2025). Модель – инфильтрационное и уплотнительное развитие в пределах сложившейся застройки с минимизацией расползания новых массивов: приоритет – завершение кварталов, благоустройство, модернизация уличной сети и инженерной инфраструктуры. Резервируются и доводятся до нормативов коридоры улично-дорожной сети, в т.ч. подъезды к социально значимым объектам и примыкания к дорогам вышестоящих уровней; учитываются ограничения природоохранных и санитарных зон. На 2026–2030 гг. – поддерживающее развитие (содержание, устранение «узких мест», безопасность), после 2030 г. – адресное наращивание мощностей по мере выхода демографии на положительную траекторию.

## 2.2. Прогноз транспортного спроса поселения, муниципального округа, городского округа, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории административно-территориального образования Работкинский сельсовет

Спрос формируется двумя уровнями: внутрипоселочные перемещения к объектам повседневного обслуживания и межпоселеночные связи с г. Кстово/г. Нижним Новгородом. С учётом снижения населения за 2019–2025 гг. на –23 % и ожидаемой стагнации 2026–2030 гг. базовый объём суточной мобильности прогнозируется стационарным/умеренно снижающимся с сохранением выраженных пиков 07:00–09:00 и 17:00–19:00. Сезонные пики грузовых перевозок приходятся на сельхозработы и закупочную логистику. Реализация программных мероприятий (ООТ, тротуары, «школьные» маршруты, водоотвод) повышает долю пеших связей и общественного транспорта на внутрипоселочном уровне при неизменной значимости межпоселеночных направлений.

## 2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Приоритет развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта – это реконструкция и модернизация объектов местного значения: перевод опорных участков в твёрдое покрытие, доведение остановочных пунктов до стандарта (посадочные площадки, карманы, освещение, информирование), формирование непрерывных пешеходных маршрутов к ООС, точечные элементы ИТС на входах в населённые пункты. Развитие инфраструктуры внешнего транспорта (в компетенции регионального/федерального уровней) увязывается по срокам и решениям с работами на М-7 и 22К-0162 с целью максимизации эффекта связности и безопасности.

## 2.4. Прогноз развития дорожной сети административно-территориального образования Работкинский сельсовет

Планируются мероприятия по устранению «грунтовых разрывов» опорной сети и восстановлению/замене водопропускных труб, локальному уширению и укреплению кромок на манёвровых участках, устройству остановочных карманов и посадочных площадок, восстановлению разметки и знаков, нормализации уличного освещения. Очерёдность формируется по критериям: безопасность и социальная значимость, транспортный эффект (связность, время в пути), готовность ПСД/земельно-правовые вопросы, наличие софинансирования.

## 2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

Уровень автомобилизации в краткосрочном периоде ожидается стабильным/с умеренным ростом на фоне сокращения населения и старения структуры. При бездействии возможен рост удельных задержек в узлах притяжения из-за посадки/высадки «с полосы» и стоянки в треугольниках видимости. Реализация программного пакета (покрытия, водоотвод, ООТ, школьные зоны 30 км/ч, ИТС) позволяет удерживать коэффициент загрузки в допустимых пределах, повышать надёжность времени в пути и перераспределять внутриселочный спрос в пользу пешех связей и ОТ.

## 2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Падение общих потоков не гарантирует снижения риска без адресных мер: в зонах «пешеход-остановка-обочина» сохраняются конфликты. Прогноз устойчивого улучшения достигается при доведении переходов до нормативов (освещённость, видимость, тактильные средства, понижение бортов), выносе посадки/высадки из полосы движения (карманы), «успокоении» трафика (ИДН/островки безопасности/30 км/ч), запрете стоянки в треугольниках видимости и при регулярном содержании покрытий и разметки.

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

Фоновая нагрузка (шум, выбросы) на внешних коридорах сохраняется, локальные проблемы – запылённость на грунтовых сегментах, шумовые пики на подъездах, неорганизованный сток – решаются инженерно-техническими и организационными мерами: перевод в твёрдое покрытие, локальная подсветка переходов, исключение остановок/посадки из полосы (карманы), «успокоение» скоростей у ООС, устройство периферийных карманов ожидания для тяжёлых ТС, регламентация парковки.

### 3. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ИХ УКРУПНЕННУЮ ОЦЕНКУ ПО ЦЕЛЕВЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ (ИНДИКАТОРАМ) РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА

Оценка вариантов выполнена с учётом демографических трендов (–23 % за 2019–2025, ожидаемая стабилизация к 2030+), социально-экономической динамики, действующих градостроительных решений и реалистичных бюджетных ограничений. Сопоставлялись эффекты по связности, безопасности, доступности, экологической нагрузке и затратам жизненного цикла.

Вариант А — базовый (консервативный)

Сохранение текущих темпов при приоритете безопасности и поддержания нормативного состояния.

- ~ Содержание и «точечные» ремонты, ликвидация части «грунтовых разрывов» на опорной сети.
- ~ Приведение к стандарту части остановочных пунктов (ООТ), локальная подсветка ключевых переходов.
- ~ Формирование непрерывных пешеходных связей только на маршрутах к основным местам притяжения.
- ~ Точечные ИТС (контроль скорости на входах в НП).

Оценка индикаторов (к горизонту 5 лет):

- ~ Доля дорог местного значения в нормативном состоянии: +10-15 п.п.
- ~ Доля опорной сети в твёрдом покрытии: +15-25 п.п.
- ~ Доля ООТ в нормативном состоянии: до 60-70 %
- ~ Освещённые переходы от всех:  $\geq 70$  %
- ~ Снижение ДТП с пострадавшими: -10-15 %
- ~ Средняя скорость по опорным подъездам (вне НП): +5–8 км/ч, внутри НП: стабилизация

Вариант В — инновационный (сбалансированно-ускоренный)

Ускоренная модернизация опорной сети и инфраструктуры обслуживания с упором на безопасность и доступность.

- ~ Полная ликвидация «грунтовых разрывов» на опорной сети с обязательным кюветированием и заменой/расчисткой труб, локальные уширения и усиление кромок.

- ~ 100% опорных ООТ до стандарта (карманы, посадочные, освещение, информирование), вынос посадки/высадки из полосы движения.
- ~ 100% подсветка и тактильные средства на переходах, «успокоение» трафика в зонах ООС.

Оценка индикаторов (к горизонту 5 лет):

- ~ Доля дорог местного значения в нормативном состоянии: +25-35 п.п.
- ~ Доля опорной сети в твёрдом покрытии: +35-50 п.п.
- ~ Доля ООТ в нормативном состоянии:  $\geq 95$  %
- ~ Освещённые переходы от всех:  $\geq 95$  %
- ~ Снижение ДТП с пострадавшими: -25-35 %
- ~ Средняя скорость по опорным подъездам (вне НП): +10-15 км/ч, внутри НП: +3-5 км/ч (за счёт устранения задержек у ООТ/переходов)

Выбор варианта к реализации. С учётом действующих бюджетных лимитов, а также необходимости гарантированно обеспечить базовую безопасность и доступность, к реализации предлагается Вариант А (базовый) как минимально-рисковый и финансово сбалансированный на первые 3–5 лет. При подтверждении внешнего софинансирования (региональные/федеральные программы, БКД, АИП) и готовности ПСД целесообразно поэтапно перейти к Варианту В на приоритетных «кластерах» (учебные заведения/ФАП/администрация и опорные подъезды к М-7 и 22К-0162), чтобы зафиксировать ускоренный эффект по безопасности и доступности без нарушения бюджетной устойчивости.

Точки контроля (для обоих вариантов): ежегодное достижение целевых долей по нормативным дорогам и ООТ; снижение ДТП с пострадавшими; рост доли населения с пешей доступностью; удержание коэффициента загрузки в часы пик в допустимых пределах; соблюдение графика ввода объектов и каскада ПСД.

#### 4. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПАРАМЕТРОВ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТА, ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ)

##### 4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Для административно-территориального образования Работкинский сельсовет базовым остаётся автомобильный транспорт. Развитие инфраструктуры предлагается вести поэтапно и в увязке с дорогами вышестоящих уровней (М-7 «Волга», 22К-0162 «Работки—Порецкое»), ориентируясь на повышение надёжности проезда в любую погоду и снижение аварийности.

В первоочередном контуре – доведение опорных подъездов до твёрдого покрытия с устройством водоотвода (кюветы, трубы), локальные уширения на манёвровых участках, укрепление кромок, приведение остановочных пунктов к минимально достаточному стандарту (посадочная площадка, карман по интенсивности, освещение, информирование, доступность для МГН) и формирование непрерывных безопасных подходов к ним. Точечные элементы ИТС (контроль скоростей на входах в населённые пункты, информирование на опорных остановках) внедряются по мере готовности.

Крупные капиталоемкие объекты (развязки, терминалы) рассматриваются лишь при наличии подтверждённого спроса и софинансирования, чтобы не создавать избыточных мощностей.

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

Цель мероприятий по развитию транспорта общего пользования – обеспечить регулярную доступность к г. Кстово и г. Нижнему Новгороду и удобные пересадки внутри территории.

На существующей маршрутной основе предлагается уточнить расписания под пики 07:00-09:00 и 17:00-19:00 и «школьное окно» 13:00-15:00, синхронизировать отправления в узловых пунктах.

Для направлений со слабым спросом допускается формат адресных (заказных) рейсов без избыточного наращивания частоты. Инфраструктурно

формируются «микро-ТПУ» узлового уровня – остановка с карманом, приподнятая платформа, локальная подсветка, навес, табличка/QR-код с расписанием, 2–4 велостойки и короткие тротуарные вставки для безопасных подходов.

Создание крупных ТПУ и депо не предусматривается на текущем горизонте, но может быть рассмотрено при подтверждённом росте пассажиропотока.

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

Опорное решение – асфальтирование и упорядочение парковок у многоквартирных домов (МКД) там, где стоянка сегодня осуществляется стихийно на грунте/обочинах. Для каждого МКД формируется твёрдое покрытие (основание с усилением, выравнивающий и верхний слой), бордюрирование периметра, локальный водоотвод (уклоны, лотки/точечные приёмники с выводом в существующую систему), освещение, разметка и 1–2 места для МГН у входных групп. Для минимизации затрат используются типовые конструктивы и модули (ширина машиномест 2,5 м; проезд 5,5–6,0 м; поворотные уширения по месту). Вдоль уличного фасада МКД допускаются короткие карманы кратковременной остановки с запретом длительной стоянки и жёстким соблюдением треугольников видимости. Ввод платных зон/многоярусных паркингов не предусмотрен; при необходимости регулируется режим времени стоянки (дневной/ночной).

На индивидуальной застройке дополнительных парковок не создаётся – достаточно дворовых мест и локального упорядочения у ООС.

#### 4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры для движения пешеходов, велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности

Сложившаяся застройка с близким примыканием индивидуальных домов к кромке проезжей части ограничивает устройство непрерывных тротуаров. Поэтому меры дифференцируются по вариантам реализации.

Базовый вариант. Приоритет – безопасность пешеходов: точечные вставки тротуаров на коротких участках к учебным заведениям, ФАП, администрациям и опорным остановкам; подсветка переходов, разметка/знаки, запрет стоянки в треугольниках видимости, локальные ИДН/островки безопасности. На улицах, где ширины не хватает для тротуара, выполняется укрепление обочины (0,75-1,25 м) под «общий

пешеходный ход» с визуальным отделением от проезда. Выделенных решений для велосипедистов и СИМ в базовом варианте не выполняется — движение совместное при ограниченной скорости, с установкой минимальных велостоек у ООС/ООТ по фактическому спросу.

Ускоренный вариант. Дополнительно только на опорной уличной сети: устройство лёгких вело решений при наличии габарита – вело-плечо/укреплённая обочина шириной 1,0–1,5 м либо вело-полоса 1,5–1,8 м (если проезжая часть  $\geq 6,5$ –7,0 м), переоборудование переходов с расширенными зонами ожидания, установка пиктограмм совместного движения и точечное успокоение скоростей на входах в населённые пункты. На улицах без габарита сохраняется базовая схема (укреплённая обочина). Непрерывные «магистральные» веломаршруты не формируются.

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

Подход сохраняется ранее принятым: специальных новых объектов не предусматривается, потребности грузового и коммунального движения закрываются за счёт перевода опорных подъездов в твёрдое покрытие и приведения водоотвода в работоспособное состояние. Это обеспечивает несущую способность и круглогодичный доступ для мусоровозов, снегоуборочной и дорожной техники без дополнительных капиталоемких решений.

При производстве работ сохраняются существующие маршруты, локально корректируются уклоны и примыкания для манёвра, выполняется обновление разметки на опасных поворотах. Сезонные ограничения осевых нагрузок и приоритетная зимняя уборка на технологических путях действуют в штатном регламенте.

#### 4.6 Мероприятия по развитию сети дорог административно-территориального образования Работкинский сельсовет

Развитие сети дорог административно-территориального образования Работкинский сельсовет ведётся по опорной логике: поэтапная замена грунтового покрытия на твёрдое на ключевых направлениях, одновременное устройство водоотвода (кюветы, трубы), локальные уширения и укрепление кромок на манёвровых участках, восстановление разметки и приведение уличного освещения и остановочных пунктов к минимально достаточному стандарту.

Решения увязаны с мерами по парковкам у МКД (асфальтирование и упорядочение), базовой пешеходной доступности к учебным

заведениям/ФАП/ООТ и технологическим маршрутам коммунальной и сельскохозяйственной техники: новое твёрдое покрытие и работоспособный водоотвод закрывают узкие места и обеспечивают круглогодичный проезд без дополнительных капиталоемких объектов. Этапность – «сначала безопасность и доступность» (опорные участки и узлы ООС), далее добор оставшихся разрывов и коррекция организации движения по результатам мониторинга.

Мероприятия по развитию сети дорог административно-территориального образования Работкинский сельсовет выполняются согласно Генеральному плану:

В пределах всего административно-территориального образования Работкинский сельсовет

- ~ Местные дороги – 0,100 км.
- ~ Местные дороги – 0,900 км.
- ~ Местные дороги – 14,247 км.

с.п. Волжский

- ~ Автомобильная дорога – 0,927 км.
- ~ Автомобильная дорога – 0,750 км.
- ~ Автомобильная дорога – 0,463 км.
- ~ Автомобильная дорога – 0,300 км.

с. Работки

- ~ Автомобильная дорога – 0,400 км.
- ~ Автомобильная дорога – 0,200 км.
- ~ Автомобильная дорога – 1,840 км.
- ~ Автомобильная дорога – 0,160 км.
- ~ Автомобильная дорога – 0,600 км.
- ~ Автомобильная дорога – 0,820 км.
- ~ Автомобильная дорога – 0,400 км.
- ~ Автомобильная дорога – 0,780 км.
- ~ Автомобильная дорога – 0,620 км.
- ~ Автомобильная дорога – 1,000 км.

д. Чеченино

- ~ Автомобильная дорога – 0,920 км.
- ~ Автомобильная дорога – 0,350 км.
- ~ Автомобильная дорога – 0,800 км.
- ~ Автомобильная дорога – 1,500 км.
- ~ Автомобильная дорога – 0,750 км.

~ Автомобильная дорога – 0,300 км.

с. Татинец

~ ул. Тихая – 0,430 км.

~ ул. Зелёная – 0,260 км.

~ ул. Дружбы – 0,520 км.

~ ул. Дачная – 0,440 км.

~ ул. Полевая – 0,560 км.

~ Волжский съезд – 0,330 км.

~ ул. Фруктовая – 0,140 км.

~ ул. Ограда – 0,630 км (участок 1).

~ ул. Ограда – 0,630 км (участок 2).

~ ул. Джавахетская – 0,230 км.

~ ул. Редькина – 0,400 км.

~ ул. Крутая – 0,620 км.

~ ул. А. Цыганова – 0,400 км.

~ Мочаловский съезд (южная окраина с. Татинец) – 0,200 км.

~ Дополнительно: дороги местного значения (с. Татинец) – 1,100 км.

д. Абатурово

~ Автомобильная дорога – 0,700 км.

~ Автомобильная дорога – 0,440 км.

~ Автомобильная дорога – 0,200 км.

д. Малиновка

~ Автомобильная дорога – 1,450 км.

д. Слопинец

~ Дорога от магазина – спуск к р. Волга – 0,450 км.

с. Луговой Борок

~ Планируемое размещение автомобильной дороги – 0,130 км.

~ Планируемая реконструкция автомобильной дороги – 1,200 км.

с. Ачапное

~ Планируемое размещение автомобильной дороги – 0,070 км.

## 5. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

### 5.1. Объём инвестиций для развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

На текущем этапе конкретный перечень мероприятий вне автомобильного транспорта (железнодорожный, водный, воздушный) для административно-территориального образования Работкинский сельсовет не сформирован. Финансовое обеспечение таких мероприятий не предусматривается в горизонте 2025–2035 годов в пределах местного бюджета.

### 5.2. Объём инвестиций для развития транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов

На текущем этапе конкретный перечень мероприятий по развитию общественного транспорта и транспортно-пересадочных узлов отсутствует; формирование адресной программы предлагается увязать с актуализацией маршрутной сети и фактической загрузкой остановок. Финансирование по разделу не планируется до уточнения состава работ.

### 5.3. Объём инвестиций для развития инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства

Программа асфальтирования придомовых парковок у многоквартирной застройки и наведения разметки предполагается к уточнению по результатам инвентаризации. До формирования адресного перечня финансирование по данному подпункту не предусматривается.

### 5.4. Объём инвестиций для развития инфраструктуры для движения пешеходов, велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности

Ввиду планировочных и земельных ограничений обустройство непрерывной велосети и тротуаров вне опорных участков признано экономически нецелесообразным; адресные мероприятия будут рассматриваться точечно при реконструкции улично-дорожной сети. Отдельное финансирование не формируется.

#### 5.5. Объём инвестиций для развития инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб

Отдельная инфраструктура под грузовой транспорт и коммунальные службы не выделяется; потребности закрываются за счёт перевода покрытия на твёрдое и локальной усиленной конструкции в составе работ по улично-дорожной сети. Отдельного финансирования не предусматривается.

#### 5.6. Объём инвестиций для развития сети дорог административно-территориального образования Работкинский сельсовет

Источник финансирования всех мероприятий — местный бюджет. Федеральный и региональный бюджеты в расчётах не задействованы. Приняты удельные стоимости: реконструкция с заменой грунтового покрытия на твёрдое — около 20,20 млн руб./км; новое строительство улиц и дорог местного значения — около 28,85 млн руб./км. Распределение выполнено с приоритетом крупнейших по численности населённых пунктов в 2025–2027 гг. и последующим охватом прочих территорий; на 2030–2035 годы предусмотрено завершение оставшихся участков.

Объём инвестиций для развития сети дорог административно-территориального образования Работкинский сельсовет представлен в таблице Таблица 5.

Таблица 5

## Объем инвестиций для развития сети дорог административно-территориального образования Работкинский сельсовет

№ п/п	Наименование мероприятия	Источник финансирования	Итого	Объем финансирования по годам реализации Программы, тыс. руб.					
				2026	2027	2028	2029	2030	2031–2036
1	Реконструкция по административно-территориальному образованию Работкинский сельсовет в целом (пр-т / дороги / проезды, 15,247 км)	МБ	307 948,98	0,00	0,00	61 589,80	92 384,69	92 384,69	61 589,80
2	с.п. Волжский — реконструкция (2,44 км)	МБ	49 281,53	49 281,53	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3	с. Работки — реконструкция (6,82 км)	МБ	137 745,92	82 647,55	55 098,37	0,00	0,00	0,00	0,00
4	д. Чеченино — реконструкция (4,62 км)	МБ	93 311,75	0,00	27 993,53	65 318,23	0,00	0,00	0,00
5	с. Татинец — реконструкция (6,89 км)	МБ	139 159,73	0,00	0,00	27 831,95	111 327,79	0,00	0,00
6	д. Абатурово — реконструкция (1,34 км)	МБ	27 064,45	0,00	0,00	0,00	27 064,45	0,00	0,00
7	д. Малиновка — реконструкция (1,45 км)	МБ	29 286,16	0,00	0,00	0,00	0,00	29 286,16	0,00
8	д. Слопинец — реконструкция (0,45 км)	МБ	9 088,81	0,00	0,00	0,00	0,00	9 088,81	0,00
9	с. Луговой Борок — реконструкция (1,20 км)	МБ	24 236,82	0,00	0,00	0,00	0,00	24 236,82	0,00
10	с. Луговой Борок — новое строительство (0,130 км)	МБ	3 750,94	0,00	0,00	0,00	0,00	3 750,94	0,00
11	с. Ачачное — новое строительство (0,070 км)	МБ	2 019,73	0,00	0,00	0,00	2 019,73	0,00	0,00
	Итого		822 894,84	131 929,08	83 091,90	154 739,98	232 796,66	158 747,42	61 589,80

## 6. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

### 6.1. Методика и критерии оценки

Оценка эффективности ведётся по системе целевых индикаторов с ежегодным мониторингом. Принципы: сопоставимость планов и факта в пределах планового горизонта; приоритет безопасности и доступности; учёт затрат жизненного цикла (капитальные и эксплуатационные); верифицируемость данных.

Перечень базовых индикаторов:

- ~ доля дорог местного значения в нормативном состоянии;
- ~ доля опорной сети в твёрдом покрытии;
- ~ доля опорных остановочных пунктов, соответствующих стандарту;
- ~ доля освещённых пешеходных переходов;
- ~ аварийность (ДТП с пострадавшими на 10 км улично-дорожной сети);
- ~ средние задержки на контрольных участках в часы пик;
- ~ доля населения с пешей доступностью не более 15 минут до объектов повседневного обслуживания;
- ~ удельные эксплуатационные расходы на содержание 1 км местных дорог.

Критерий выполнения мероприятия – достижение не менее 95 % планового значения соответствующего индикатора при отсутствии деградации результатов относительно предыдущего года. Комплексная оценка формируется как взвешенная по группам индикаторов: дороги/покрытия и безопасность – ключевые группы; доступность и эксплуатационные расходы – поддерживающие. Периодичность мониторинга – ежегодно, с актуализацией паспортов мероприятий и корректировкой планов при изменении лимитов и сроков.

### 6.2. Укрупнённая оценка эффективности выбранного варианта

Оценка выполнена для базового (сбалансированного) варианта на основе принятых объёмов финансирования на 2026–2030 годы и укрупнённого пакета работ 2031–2036 годов.

Ожидаемые результаты к 2030 году. Доля дорог местного значения в нормативном состоянии возрастает примерно до 50% за счёт реконструкции опорных участков с обеспеченным водоотводом и восстановленной разметкой. Доля опорной сети в твёрдом покрытии достигает порядка 65% благодаря ликвидации «грунтовых разрывов». Доля опорных остановочных пунктов, соответствующих стандарту (платформа, карман, освещение, информирование, доступность для МГН), выходит на уровень около 70%. Доля освещённых пешеходных переходов увеличивается до ~70% за счёт локальной подсветки опорных маршрутах. Индекс аварийности (ДТП с пострадавшими на 10 км сети) снижается ориентировочно на 15%, средние задержки в часы пик — на 10% благодаря устранению очагов конфликтов у остановок и переходов и нормализации водоотвода. Доля населения с пешей доступностью не более 15 минут до объектов повседневного обслуживания повышается до ~85%. Удельные эксплуатационные расходы на содержание 1 км уменьшаются на 5% за счёт сокращения «грязевых очагов» и повреждений покрытий.

Ожидаемые результаты к 2036 году. Доля дорог местного значения в нормативном состоянии достигает порядка 60%, доля опорной сети в твёрдом покрытии – около 75%. Доля опорных остановочных пунктов, соответствующих стандарту, выходит на ~85%, а доля освещённых переходов — до ~95%. Индекс аварийности снижается суммарно примерно на 25% от базового уровня, средние задержки — на 15%. Доля населения с пешей доступностью не более 15 минут до объектов повседневного обслуживания достигает ~90%. Удельные эксплуатационные расходы снижаются в среднем на 10% вследствие стабилизации конструкций и работоспособного водоотвода.

Вывод. Принятый вариант обеспечивает устойчивое улучшение ключевых показателей в первые пять лет за счёт приоритета безопасности и базовой доступности, с закреплением и наращиванием эффекта на горизонте десяти лет. Методика, состав индикаторов и целевые уровни позволяют ежегодно подтверждать результат и оперативно корректировать темпы и очередность ввода объектов в зависимости от фактических финансовых условий.

7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ,  
СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО  
ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ,  
СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ КСТОВСКОГО  
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОКРУГА НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ  
РАСПОЛОЖЕННОЙ В ГРАНИЦАХ АДМИНИСТРАТИВНО-  
ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ РАБОТКИНСКИЙ СЕЛЬСОВЕТ

В рамках реализации настоящей Программы не предполагается проведение институциональных преобразований. Структуру управления и характер взаимосвязей при осуществлении деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, предполагается оставить в неизменном виде.

Для достижения целевых показателей Программы, необходимо осуществлять постоянный мониторинг изменений регионального и федерального законодательства Российской Федерации и своевременно вносить соответствующие изменения в нормативы градостроительного проектирования, которые обеспечат совершенствование нормативно-правового и информационного обеспечения развития транспортной инфраструктуры на территории Кстовского муниципального округа Нижегородской области расположенной в границах административно-территориального образования Работкинский сельсовет.