



Администрация МО «г. Лысково» Нижегородской области

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 04.07. 2019 г.

№ 478

Об утверждении Программы
Комплексного развития транспортной
инфраструктуры муниципального
образования «город Лысково»
Лысковского муниципального района
Нижегородской области на 2019 - 2030

В соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», руководствуясь постановлением Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», Генеральным планом МО «Лысково» Лысковского муниципального района Нижегородской области, администрация МО «г. Лысково»



постановляет:

1. Утвердить прилагаемую Программу Комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «город Лысково» Лысковского муниципального района Нижегородской области на 2019- 2030 годы.
2. Ведущему специалисту отдела организационно кадровой работы администрации МО «г. Лысково» Т.А. Яшиной, разместить настоящее постановление на официальном сайте администрации МО «г. Лысково» в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».
3. Настоящее постановление вступает в силу после его официального опубликования.
4. Контроль за исполнением настоящего постановления оставляю за собой.

Глава администрации
МО «г. Лысково»

А.С. Гришагин

Согласование:

Дата	Должность	Ф.И.О.	Подпись
	Ведущий специалист отдела ОКР администрации МО «г. Лысково»	Лодыгина Е.В.	
	Начальник отдела архитектуры и градостроительства муниципального имущества и земельных ресурсов администрации МО «г. Лысково»	Мурашов Р.В.	

Исп. Р.В. Мурашов

тел. 8(83149)5-88-60

ПАСПОРТ

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Город Лысково» Лысковского муниципального района Нижегородской области на 2019-2030 годы (далее по тексту - Программа)

УТВЕРЖДЕНА

Постановлением администрации

МО «г. Лысково»

от «04» 04 2019г. № 478

Подпись


наименование документа	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Город Лысково» Лысковского муниципального района Нижегородской области на 2019-2030 годы (далее по тексту - Программа)
основание для принятия документа	1. Градостроительный кодекс Российской Федерации, статья 1, пункт 27 2. Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры населенных городских округов» 3. Генеральный план муниципального образования «Город Лысково» Лысковского муниципального района Нижегородской области (утвержден Решением городской Думы от 21.06.2009 №403)
адрес документа	Администрация муниципального образования «Город Лысково» Лысковского муниципального района Нижегородской области, 208210, Нижегородская область, Лысковский район, г. Лысково, ул. Ленина, 23
наименование документа	2. ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ «ГОРОД ЛЫСКОВО» ЛЫСКОВСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ НА 2019- 2030 ГОДЫ
наименование документа	1. Администрация муниципального образования «Город Лысково» Лысковского муниципального района Нижегородской области
наименование документа	<p>Содержание документа для решения задачи в сфере и обеспечения территориальной подчиненности (содержание документа по обеспечению экстремальному территориальной транспортной инфраструктуры)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Повышение качества, надежности и безопасности предоставления транспортных услуг населению; - Обеспечение надлежащего качества транспортного обслуживания населения в соответствии с утвержденными социальными стандартами качества транспортных обслуживания населения; - Обеспечение при развитии транспортной инфраструктуры соблюдения требований безопасности территориальной, транспортной, гражданской обороны, требований охраны окружающей среды и экологической безопасности; - Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с государственными программами в сфере экономики, субъектов муниципальной деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования «Город Лысково» Лысковского муниципального района Нижегородской области

**ПРОГРАММА
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ «ГОРОД ЛЫСКОВО»
ЛЫСКОВСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА
НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ
НА 2019- 2030 ГОДЫ**

Муниципальное образование «город Лысково»
Лысковского муниципального района
2019 г.

1. ПАСПОРТ

Программы Комплексного развития транспортной инфраструктуры
муниципального образования «город Лысково»

Лысковского муниципального района Нижегородской области на 2019- 2030 годы»

наименование программы	Программа Комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «город Лысково» Лысковского муниципального района Нижегородской области на 2019- 2030 годы (далее по тексту - Программа)
основания для разработки программы	1. Градостроительный кодекс Российской Федерации, статья 1, пункт 27 2. Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов» 3. Генеральный план муниципального образования «город Лысково» Лысковского муниципального района Нижегородской области (утвержден Решением городской Думы от 21.05.2009 №403)
адрес программы	Администрация муниципального образования «город Лысково» Лысковского муниципального района Нижегородской области, 606210, Нижегородская область, Лысковский район, г. Лысково, ул. Ленина, 23
исполнители программы	1. Администрация муниципального образования «город Лысково» Лысковского муниципального района Нижегородской области 2. ООО «НижНовСтройПроект»
инициаторы программы	1. Администрация муниципального образования «город Лысково» Лысковского муниципального района Нижегородской области.
цели программы	<ul style="list-style-type: none">• Создание условий для развития жилищного сектора и освоения территорий под жилищное строительство путем обеспечения застраиваемых территорий транспортной инфраструктурой.• Повышение качества, надежности и безопасности предоставления транспортных услуг населению.• Обеспечение надлежащего качества транспортного обслуживания населения в соответствии с утвержденным социальным стандартом качества транспортного обслуживания населения.• Обеспечение при развитии транспортной инфраструктуры соблюдения требований безопасности территорий, требований гражданской обороны, требований охраны окружающей среды и экологической безопасности.• Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования «город Лысково» Лысковского муниципального района Нижегородской области.

	<ul style="list-style-type: none"> • Обеспечение условий для управления транспортным спросом. • Создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам. • Обеспечение условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения. • Эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры. • Повышение эффективности контрольно-надзорной
<p>Целевые показатели (индикаторы)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Строительство транспортной инфраструктуры, обеспечивающей взаимодействие системы производства и населения, а также с целью обеспечения устойчивого функционирования и развития транспортной инфраструктуры города - к 2030 году будет построено 7 км дорог. • Повышение качества, надежности и безопасности предоставления транспортных услуг населению - к 2030 году будет отремонтировано 10 км дорог • Обеспеченность транспортного обслуживания населения- 100% • Количество дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий на дорогах города- 0 шт.
<p>Сроки и этапы реализации Программы</p>	<p>Программа реализуется в течение 2019-2030 г.г.</p>

Источники и объемы финансирования Программы	<p>Источниками финансирования Программы являются средства бюджетов разных уровней и внебюджетные средства.</p> <p>Общий объем финансирования в течение 2019-2030 гг. составит 40,16 тыс. руб., в том числе:</p> <p>ФБ- _____ тыс. руб. ОБ- _____ тыс. руб. МБ- 93 600,00 тыс. руб. ВИ- _____ тыс. руб.</p> <p>или</p> <p>Источники и объемы финансирования: Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2019 - 2030 годы, будут уточняться при утверждении проектов бюджета муниципального образования «город Лысково» на соответствующий год с учетом изменений ассигнований из бюджета Нижегородской области</p>
---	---

■ Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры муниципального образования «город Лысково» Лысковского муниципального района Нижегородской области

Анализ положения муниципального образования «город Лысково» в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации.

Лысковский район расположен в центральной части Нижегородской области, граничит с Княгининским, Воротынским, Кстовским, Воскресенским, Борским и Спасским районами Нижегородской области.

Площадь района 213,4 тыс.га. На территории района 102 населенных пункта, объединенные 1 городским и 8 сельскими администрациями. Центром района является «город Лысково».

Протяженность дорог в районе составляет 444,7 км. На территории района проходит трасса Москва – Казань, протяженностью 65 км. Протяженность р. Волга, протекающей по территории района, составляет 72 км. Она разделяет район на 2 части. А также насчитывается 11 несудоходных рек. Расстояние до областного центра - 93 км.

г. Лысково расположено в правобережье на возвышенности, с которой просматриваются пойменные луга и озера, а также левобережная Заволжская низменная территория, имеющая отметину в 60 м абсолютной высоты.

Муниципальное образование ««город Лысково»» является городом районного значения, административным центром Лысковского муниципального района и в соответствии с федеральными законами и законами Нижегородской области наделен статусом городского поселения.

В 1925 году г.Лысково обрело статус города, административного центра Лысковского района.

«город Лысково» — это территория с развитой транспортной инфраструктурой. В городе Лысково имеется пристань на р. Волга, которая обеспечивает паромной переправой левый и правый берег, автомобильное сообщение. г. Лысково располагает разветвленными традиционными транспортными связями. Основным средством сообщения г. Лысково с Н. Новгородом и другими городами области и регионов России является автомобильный транспорт. По территории города проходит автомагистраль федерального значения Москва-Н.Новгород-Казань. г. Лысково имеет хорошие внутрирайонные транспортные связи. Общая протяженность улично-дорожной

сети составляет 72 км.

На территории города функционируют крупные и средние предприятия, относящиеся к обрабатывающим производствам среди них: ОАО «ЛЭТЗ», ОАО «Лысковский хлебозавод», ОАО «Консервный завод», АООТ «Плодопитомник», ЗАО «Лысковские узоры» и другие. В городе развита пищевая промышленность. Старейшее предприятие пищевой промышленности - пивоваренный завод - существует с 1860 года. Ныне это завод-комбинат. Продукцией завода являются различные сорта пива, безалкогольных напитков, плодово-ягодные вина, товарный солод. Продукция завода поставляется в районы Нижегородской области, товарный солод - в города Свердловск, Пензу, Ярославль, Орел и др. Также в городе существует консервный завод, маслосырзавод, хлебзаводы.

Легкую промышленность в г.Лысково представляют трикотажная и строчевышивальная фабрики, продукция которых пользуется большой популярностью во многих городах России. Кроме отмеченных предприятий, в г.Лысково есть кирпичный завод, химкомбинат строительных материалов, щебельное производств, предприятия комбината бытового обслуживания. г.Лысково - важный транспортный узел. Он связан с городом Н.Новгородом и Княгининским, Спасским, Воротынским районами, а также с городами Чувашии - Чебоксары, Ядрин.

2 Социально- экономическая характеристика муниципального образования «город Лысково», градостроительная деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса.

Общая площадь муниципального образования «город Лысково» составляет 1328 га, из которых:

- зона жилой застройки - 428 га;
- зона общественно-делового назначения – 54 га;
- зона производственного назначения - 280 га;
- зона инженерной и транспортной инфраструктур – 51 га;
- зона рекреационного использования – 174 га;
- зона сельскохозяйственного использования – 168га;
- зона водных объектов – 170 га;
- зона специального назначения – 3 га.

Численность населения городского поселения по состоянию на 01.01.2019 составила 16,8 тыс. человек. Количество занятого в экономике города населения 81%.

В основе перспективного социально-экономического развития городского поселения лежит согласованность и стабильность всех сфер жизнедеятельности, в том числе в системе пассажирских перевозок.

Застройка муниципального образования «город Лысково» осуществляется комплексно в соответствии с утвержденным Генеральным планом муниципального образования «город Лысково», Правилами землепользования и застройки муниципального образования «город Лысково» Лысковского района Нижегородской области, проектами планировки и межевания территории. Все строящиеся объекты обеспечены проектной документацией, в том числе по развитию и созданию объектов транспортной инфраструктуры.

Анализируя сложившееся транспортно-планировочное состояние городского поселения, можно сделать вывод о том, что основной вид застройки на территории городского поселения – индивидуальные жилые дома.

Движение транспортных средств в городском поселении осуществляется по автомобильным дорогам в составе улиц на территории жилой застройки

городского поселения, по коммунальным автомобильным дорогам в промзону и коммунально-складские зоны, а также по проездам.

Также за последние 10 лет отмечается рост числа автовладельцев. Так в 2005 году численность автомобилей на 1000 человек составляла 300 шт, а на конец 2015 года уже 600. Повышение уровня жизни населения приводит к росту транспортной подвижности населения и диктует спрос на развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования «город Лысково».

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

В муниципальном образовании «город Лысково» транспортное обслуживание осуществляется автомобильным транспортом.

Для внутригородских перевозок и в качестве внешнего транспорта для сообщения с городами областного значения используется автомобильный транспорт.

В междугородних перевозках в районе осуществляет задействован 1 крупный перевозчик, который располагает достаточным парком автобусов для удовлетворения спроса населения в междугородних перевозках.

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

Основное транспортное движение осуществляется по ул. Казанской, ул. Мичурина, ул. Ленина, ул. 50 лет ВЛКСМ, ул. Свободы, ул. Большая Советская, ул. Гражданская, ул. Космонавтов, ул. Маслова, ул. Павлова. Наиболее загруженными являются улицы Казанская и Мичурина.

Магистральные улицы общегородского значения (ул. Казанская, ул. Мичурина) являются главными улицами города и служат для связи основных частей населенного пункта Лысково между собой, а также предназначены для пропуска массового пассажирского транспорта. Ширина улиц в красных линиях составляет около 35 м. Ширина проезжей части минимум 7-8 м.

Магистрали районного значения (ул. Ленина, ул. 50 лет ВЛКСМ, ул. Свободы, ул. Большая Советская, ул. Гражданская, ул. Космонавтов, ул. Маслова) обслуживают непосредственно жилые районы, обеспечивают выход из жилых районов на главные улицы города. Ширина улиц в красных линиях составляет около 25 м. Ширина проезжей части 6-7 м.

4. Характеристика сети муниципального образования «город Лысково», параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог.

Дорожное хозяйство и транспортная инфраструктура является одной из важнейших отраслей экономики городского поселения, от устойчивого и эффективного функционирования которой в значительной степени зависит социально-экономическое развитие и условия жизни населения. В муниципальном образовании «город Лысково» функционирует разветвленная дорожная сеть, которая оборудована элементами обустройства дорог и освещением.

Всего протяженность улично-дорожной сети составляет 72 км.

В составе улично-дорожной сети выделяется автомобильная дорога федерального значения М-7 Москва–Нижегород–Казань. Дорога проходит по территории Московской, Владимирской областей, Чувашии и Татарии. Транзитный транспорт проходит сквозь город по ул. Казанской.

На территории муниципального образования «город Лысково» находится

135 автомобильных дорог общего пользования местного значения.

Таблица 5.1 - Перечень и характеристика улично-дорожной сети муниципального образования «город Лысково»

Наименование автомобильной дороги	Идентификационный номер автомобильной дороги	Протяженность, км	Дорожное покрытие		
			Асфальт	Грунт	Щебень
Морова	22 240 501 ОП МП-001	1,062	0,5		0,562
Морозова	22 240 501 ОП МП-002	1,192	0,5	0,263	0,429
Морозова	22 240 501 ОП МП-003	0,145		0,145	
Мадара	22 240 501 ОП МП-004	1,106	0,386	0,264	0,456
Мражная	22 240 501 ОП МП-005	0,314	0,314		
Осиная	22 240 501 ОП МП-006	0,659	0,659		
Шакова	22 240 501 ОП МП-007	0,353	0,353		
Зеленая	22 240 501 ОП МП-008	0,47	0,47		
Минтерна	22 240 501 ОП МП-009	0,5	0,5		
Мунаров	22 240 501 ОП МП-010	0,251			0,251
Митурина	22 240 501 ОП МП-011	0,34	0,34		
Мугачева	22 240 501 ОП МП-012	0,308	0,308		
Зеленый	22 240 501 ОП МП-013	0,072		0,072	
Мастерова	22 240 501 ОП МП-014	0,878	0,878		
Моносова	22 240 501 ОП МП-015	0,173	0,173		
Строителей	22 240 501 ОП МП-016	0,7	0,7		
Мухомовская	22 240 501 ОП МП-017	0,2		0,2	
Малова	22 240 501 ОП МП-018	0,54		0,225	0,315
Медова	22 240 501 ОП МП-019	1,609		0,236	1,373
Молова	22 240 501 ОП МП-020	0,577	0,577		
Мичарова	22 240 501 ОП МП-021	0,13			0,13
Морогова	22 240 501 ОП МП-022	0,261		0,1	0,161
Милеева	22 240 501 ОП МП-023	0,2		0,2	
Мостовского	22 240 501 ОП МП-024	2,021			2,021
Кольцова	22 240 501 ОП МП-025	1,95			1,95
Заречная	22 240 501 ОП МП-026	0,7			0,7
Минина	22 240 501 ОП МП-027	1,942	0,28	0,37	1,292
Макаренко	22 240 501 ОП МП-028	0,506			0,506
Орджоникидзе	22 240 501 ОП МП-029	0,477			0,477
Головина	22 240 501 ОП МП-030	0,453	0,453		
Моисеева	22 240 501 ОП МП-031	0,49			0,49
Мира	22 240 501 ОП МП-032	0,53	0,53		
Маслова	22 240 501 ОП МП-033	0,32		0,32	
Муйбышева	22 240 501 ОП МП-034	0,368			0,368
Меленского	22 240 501 ОП МП-035	0,09		0,09	
Мрунзе	22 240 501 ОП МП-036	0,513		0,234	0,279
Комсомольская	22 240 501 ОП МП-037	0,847	0,592	0,075	0,18
Мюнстерская	22 240 501 ОП МП-038	0,438	0,117	0,089	0,232
Глинки	22 240 501 ОП МП-039	0,29	0,155		0,135
Чапаева	22 240 501 ОП МП-040	0,649	0,463		0,186
Матросова	22 240 501 ОП МП-041	0,261	0,261		
Белинского	22 240 501 ОП МП-042	0,487	0,487		
Малова	22 240 501 ОП МП-043	0,25	0,25		
М. Родионова	22 240 501 ОП МП-044	0,372	0,372		

Востого	22 240 501 ОП МП-045	0,45	0,45		
Вина	22 240 501 ОП МП-046	0,33	0,33		
Вина	22 240 501 ОП МП-047	0,479	0,479		
Вовского	22 240 501 ОП МП-048	0,257	0,257		
Вовского	22 240 501 ОП МП-049	0,13			0,13
Вская	22 240 501 ОП МП-050	0,18	0,18		
Вва	22 240 501 ОП МП-051	0,615	0,470		0,145
Вова	22 240 501 ОП МП-052	1,26	1,085		0,175
Воды	22 240 501 ОП МП-053	0,28	0,28		
Вданская	22 240 501 ОП МП-054	0,875	0,875		
Вного	22 240 501 ОП МП-055	1,79	1,79		
Вт ВЛКСМ	22 240 501 ОП МП-056	0,884	0,884		
Вва	22 240 501 ОП МП-057	0,564	0,564		
Вва	22 240 501 ОП МП-058	1,12	1,12		
Вдарского	22 240 501 ОП МП-059	0,654	0,654		
Вного	22 240 501 ОП МП-060	0,465	0,465		
Вышевского	22 240 501 ОП МП-061	1,269	0,842		0,427
Вонавтов	22 240 501 ОП МП-062	0,679	0,679		
Советская	22 240 501 ОП МП-063	0,19	0,19		
Вверная	22 240 501 ОП МП-064	0,213	0,213		
Ворцена	22 240 501 ОП МП-065	0,206			0,206
Вречева	22 240 501 ОП МП-066	0,313	0,24		0,073
Воперативный	22 240 501 ОП МП-067	0,16	0,16		
Вова	22 240 501 ОП МП-068	0,341	0,341		
Ввенычева	22 240 501 ОП МП-069	0,3	0,3		
Влевая	22 240 501 ОП МП-070	0,33	0,33		
Врдная	22 240 501 ОП МП-071	0,495	0,495		
Вророва	22 240 501 ОП МП-072	0,176	0,176		
Вророва	22 240 501 ОП МП-073	0,323	0,323		
Вреды	22 240 501 ОП МП-074	0,496	0,496		
Врина	22 240 501 ОП МП-075	0,431	0,431		
Врольный	22 240 501 ОП МП-076	0,411	0,411		
Врдлова	22 240 501 ОП МП-077	0,762	0,762		
Врасова	22 240 501 ОП МП-078	0,488	0,488		
Вронтонтова	22 240 501 ОП МП-079	0,430	0,430		
Врбакова	22 240 501 ОП МП-080	0,315	0,315		
Вровского	22 240 501 ОП МП- 081	0,508	0,508		
Вркинского	22 240 501 ОП М – 082	0,255	0,255		
Врищева	22 240 501 ОП МП-083	0,251	0,251		
Ввльса	22 240 501 ОП МП-084	0,453	0,307		0,146
Варкса	22 240 501 ОП МП-085	0,312	0,312		
Взводская	22 240 501 ОП МП-086	0,35	0,35		
Взводская	22 240 501 ОП МП-087	0,17	0,17		
Вударского	22 240 501 ОП МП-088	0,429	0,202		0,227
Вударского	22 240 501 ОП МП-089	0,15	0,15		
Ввая	22 240 501 ОП МП-090	0,483	0,483		
Впошникова	22 240 501 ОП МП-091	0,238	0,238		
Вдушина	22 240 501 ОП МП-092	0,231	0,231		
Вободы	22 240 501 ОП МП-093	0,658		0,658	
Вначарского	22 240 501 ОП МП-094	0,639	0,639		

Новый	22 240 501 ОП МП-095	0,164	0,164		
Аббеева	22 240 501 ОП МП-096	0,31	0,31		
Космодемьянской	22 240 501 ОП МП-097	0,14	0,14		
Анна	22 240 501 ОП МП-098	0,371	0,371		
Коловой	22 240 501 ОП МП-099	0,536	0,536		
Випенко	22 240 501 ОП МП-100	0,345	0,345		
Ильинская	22 240 501 ОП МП-101	0,963	0,5		0,463
Оперативная	22 240 501 ОП МП-102	0,376	0,276		0,1
Интернациональны	22 240 501 ОП МП-103	0,434	0,314	0,12	
Клубная	22 240 501 ОП МП-104	0,796	0,539		0,257
Слободный	22 240 501 ОП МП-105	0,24	0,24		
Сельская	22 240 501 ОП МП-106	0,23			0,23
Октябрьский	22 240 501 ОП МП-107	0,18			0,18
Театральный	22 240 501 ОП МП-108	0,11			0,11
Пусорского	22 240 501 ОП МП-109	0,13			0,13
Терешковой	22 240 501 ОП МП-110	0,635		0,303	0,332
Шевченко	22 240 501 ОП МП-111	0,24			0,24
8 Марта	22 240 501 ОП МП-112	0,29			0,29
Советская	22 240 501 ОП МП-113	1,071		0,187	0,884
ул.Гребешок	22 240 501 ОП МП-114	0,21		0,21	
Сельская Гора	22 240 501 ОП МП-115	0,27		0,27	
Славский	22 240 501 ОП МП-116	0,461	0,341		0,12
Сноармейская	22 240 501 ОП МП-117	0,371	0,13		0,241
Суды к району «Сельский» 4 шт.	22 240 501 ОП МП-118	1,8	1,8		
Сельская	22 240 501 ОП МП-119	0,15	0,15		
Сельскохозяйственная	22 240 501 ОП МП-120	0,4	0,4		
Сельскохозяйственная	22 240 501 ОП МП-121	1,297	0,627	0,670	
Сельская	22 240 501 ОП МП-122	0,61		0,41	0,2
Сельская	22 240 501 ОП МП-123	0,7			0,7
Сельский	22 240 501 ОП МП-124	0,3			0,3
Сельская	22 240 501 ОП МП-125	0,36			0,36
Сельская	22 240 501 ОП МП-126	0,877	0,877		
Сельская	22 240 501 ОП МП-127	0,9	0,9		
Сельская	22 240 501 ОП МП-128	0,604			0,604
Сельская Головкино	22 240 501 ОП МП-129	0,66		0,66	
Сельская Лесхоз	22 240 501 ОП МП-130	0,325	0,13		0,195
Сельская	22 240 501 ОП МП-131	0,3	0,3		
Сельский					
Сельская подъезды к	22 240 501 ОП МП-132	0,17	0,17		
Сельская подъезды к	22 240 501 ОП МП-133	0,154	0,154		
Сельский конец	22 240 501 ОП МП-134	0,324			0,324
Сельская	22 240 501 ОП МП-135	0,704		0,704	
Итого		69,29	41,933	7,075	20,282

В составе улично-дорожной сети установлены знаки безопасности

дорожного движения и светофорные объекты.

Движение по автомобильным дорогам муниципального образования «город Лысково» интенсивно с 7-00 до 18-00. Соответственно в это время интенсивна и экологическая нагрузка на окружающую среду. 40% автомобильных дорог имеют тротуары.

Существующие искусственные неровности, обеспечивающие безопасность дорожного движения, сконцентрированы вблизи образовательных учреждений.

Улично-дорожная сеть муниципального образования «город Лысково»

В настоящее время улично-дорожная сеть поселения имеет низкий уровень благоустройства. Большая часть дорог имеет щебеночное покрытие, часть дорог - грунтовое. Недостатками благоустройства улиц являются отсутствие тротуаров, неорганизованный водоотвод ливневых стоков и недостаточный радиус закруглений кромок проезжей части на перекрестках, что создает неудобства пешеходам и снижает срок службы дороги. Перечень и характеристика улично-дорожной сети муниципального образования «город Лысково» представлены в таблице 5.1.

Состояние автомобильных дорог, пролегающих по территории муниципального образования «город Лысково», в настоящее время оценивается как удовлетворительное. Улично-дорожная сеть муниципального образования «город Лысково» и сооружения на ней соответствуют требованиям безопасности дорожного движения.

Автомобильные дороги общего пользования местного муниципального образования «город Лысково» подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется их технико-эксплуатационное состояние. Состояние улично-дорожной сети определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию дорог.

Содержание автомобильных дорог общего пользования муниципального образования «город Лысково» обеспечивается путем заключения муниципальных контрактов в соответствии с требованиями Федерального закона от 05.04.2013 N 44-ФЗ (ред. от 03.07.2016) "О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд".

Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования «город Лысково» осуществляется в соответствии с требованиями действующих нормативных правовых актов, регулирующих порядок содержания и ремонта автомобильных дорог в Российской Федерации.

Основная задача дорожного хозяйства - обеспечение соответствия дорог нормативным требованиям. Содержание в надлежащем состоянии автомобильных дорог общего пользования муниципального образования «город Лысково» и элементов их обустройства требует регулярного выполнения объема работ по очистке проезжей части дорог, мостов, тротуаров, обочин, автопавильонов, выполнения ремонта покрытия дорог, установки дорожных знаков, ограждений, сигнальных столбиков, а также замены, при необходимости, элементов обустройства автомобильных дорог и искусственных сооружений и т.д.

Важным фактором, который влияет на состояние автомобильных дорог,

является «недоремонт» автомобильных дорог, который накапливался годами. Так для климатической зоны, в которой находится город, межремонтный срок проведения капитального ремонта автодорог составляет 10-12 лет. Для выполнения данных условий необходимо ежегодно капитально ремонтировать примерно 10% от общей площади городских автомобильных дорог. В настоящее время, объем финансирования дорожной отрасли позволяет выполнять ежегодный ремонт только около 3 - 5% городских автомобильных дорог. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д.

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

Для улучшения ситуации в 2019 году увеличены средства на ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования «город Лысково».

Непрерывно растущий парк автомобилей в городе вызывает перегрузку уже имеющихся автомобильных дорог общего пользования муниципального образования «город Лысково», рост количества нарушений правил дорожного движения, а также дорожно-транспортных происшествий, требует увеличения пропускной способности дорожной сети, ее реконструкции, а также строительства новых дорог, проездов, мостов. Развитие дорожной сети и принимаемые меры по улучшению управления дорожным движением отстают от роста количества автотранспорта, что приводит к уменьшению пропускной способности дорог, а значит, увеличению количества автомобильных дорог со сложной транспортной обстановкой, приводящей к росту ДТП. В настоящее время имеющаяся улично-дорожная сеть муниципального образования «город Лысково» требует капитального ремонта и реконструкции. Стремительно возрастающее количество автомобилей, особенно в частной собственности граждан привело к увеличению транспортных потоков и соответственно с учетом технического состояния дорог, может изменить ситуацию, связанную с безопасностью дорожного движения в сторону ухудшения.

Движение городского общественного пассажирского транспорта, как правило, организуется по главным магистралям города, обладающим достаточно широкой проезжей частью. Иногда, по магистралям районного значения, но при достаточной ширине проезжей части.

Улично-дорожная сеть муниципального образования «город Лысково» насчитывает в общей сложности 135 улиц, площадей, проездов, скверов, парков различного градостроительного значения, с разными техническими параметрами и разной шириной проезжей части. Многие улицы имеют ширину 25,0 - 30,0 м. Следует отметить, что паркуемые вдоль тротуаров (газонов) на дневное время автомобили значительно уменьшают фактическую ширину проезжей части, по которой происходит движение автомобилей. Хранение легковых автомобилей также осуществляется на территориях гаражных массивов, гаражных блоков, а также на открытых автостоянках.

Самые загруженные транспортные участки муниципального образования «город Лысково»: ул.Казанская и ул.Мичурина.

Расчетная скорость движения на улично-дорожной сети муниципального образования «город Лысково» в зависимости от категории автомобильной дороги улицы (согласно СП 42.13330.2011) - от 20 до 60 км/час.

Расчеты показателей плотности транспортного потока на улично- дорожной

сети муниципального образования «город Лысково», прогноз интенсивности движения, коэффициенты загрузки дорог движением - не выполнялись.

Основу транспортной сети муниципального образования «город Лысково» составляют дороги федерального и регионального значения, по которым осуществляется пропуск, в том числе, и грузового и общественного пассажирского транспорта.

Не все магистральные улицы и дороги имеют усовершенствованное покрытие проезжих частей, ширина которых составляет от 25,0 до 35,0 м. Ширина проезжих частей большей части транспортной сети города - от 6,0 м до 8,0 м.

Технические параметры значительной части магистральных улиц (ширина в красных линиях улиц и ширина проезжей части) не соответствуют действующим нормативам. По нормам СП 42.13330.2011 (СНиП 2-07-01-89) такие магистрали относятся к категориям улиц районного значения и улицам местного значения.

Маршруты пассажирского транспорта при большой их протяженности проходят по основным магистралям города со средним коэффициентом наложения от 1,5 до 3,5. При этом планировочные условия магистралей затрудняют пропуск его без задержек по многим участкам транспортной сети.

5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации, обеспеченность парковками.

Уровень автомобилизации муниципального образования «город Лысково» на сегодняшний день - 1 автомашина на 3 жителей, что говорит об увеличении плотности транспортного потока автомобильного транспорта.

Сооружения транспортного обслуживания (гаражи, автостоянки, предприятия по обслуживанию автомобилей)

Гаражи для хранения личных автомобилей жителей индивидуальных домов размещаются на приусадебных участках. В кварталах многоквартирных жилых домов имеются гаражные массивы и гаражные блоки для хранения личных автомобилей.

На территории муниципального образования «город Лысково» располагаются 3 автозаправочные станции.

Повышение уровня автомобилизации населения привело к значительному изменению общественной инфраструктуры, увеличению мобильности людей и улучшению экономического положения людей. К негативным сторонам следует отнести влияние на экологическое состояние городской среды, загромождение улиц стоящими автомобилями.

Следует отметить, что наряду с обычными пробками более 30% из них возникают из-за того, что водители создают препятствия на дороге в процессе поиска парковочного места. Неэффективные системы организации автостоянок приводят к перегруженности на дорогах и увеличению выбросов выхлопных газов, из-за них также тратится впустую время водителей и пассажиров, снижается эффективность труда и теряются экономические возможности.

В последние годы особо заметна диспропорция между темпами развития автомобилизации и темпами развития дорожной сети. Дефицит парковочного пространства в городе выдвигает на одно из центральных мест в транспортных проблемах задачу комплексного решения управления парковками. В муниципальном образовании недостаточная обеспеченность местами для хранения автомобилей по месту проживания населения, а также ограниченная обеспеченность местами для парковки автомобилей у объектов тяготения.

Проблема размещения автомобилей на придомовой территории кроется в острой нехватке парковок во дворах, так и в том, как транспорт зачастую мешает жителям дома, не имеющим автомобили. Зачастую автомобилисты ставят свои

машины как можно ближе к дому, невзирая на создаваемые помехи для других, в следствии чего, автомобилями загроможден весь двор и транспортным средствам специального назначения (машинами скорой помощи, пожарному и прочему транспорту) приходится лавировать, а иногда и вовсе бывает невозможно подъехать непосредственно к подъезду. Ситуация осложняется еще и тем, что большинство дворов вообще не оснащено парковочными местами, либо, их крайне мало. Порядок организации парковки на придомовой территории прописан на стадии проектирования многоквартирных домов. Проектом должны предусматриваться правила расположения парковочных мест, которые регламентированы положениями СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов», сводом правил СП 42.13330.2011 (СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений», а так же региональными нормативами градостроительного проектирования Нижегородской области.

Для жилого квартала, жилой группы, жилого здания требуемое количество машино-мест для организованного хранения легкового автотранспорта следует определять с учетом категории комфортности жилой застройки, предусматривая при застройке жилыми домами, с обеспеченностью общей площадью до 50 кв. м на 1 жителя, 70 % от количества квартир.

В жилой зоне, производственной зоне следует предусматривать гаражи и открытые стоянки для постоянного хранения не менее 90 % расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей при пешеходной доступности не более 300 м. Открытые стоянки для временного хранения легковых автомобилей следует предусматривать из расчета не менее чем для 70 % расчетного парка индивидуальных легковых автомобилей, в том числе в жилых районах – 25 %, в промышленных и коммунально-складских зонах - 25 %, в общегородских и специализированных центрах - 5% и в зонах массового кратковременного отдыха - 15 %.

Допускается предусматривать сезонное хранение 10-15 % парка легковых автомобилей в гаражах и на открытых стоянках, расположенных за пределами жилых территорий поселения.

6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, анализ пассажиропотока.

В настоящее время внутригородские пассажирские перевозки в муниципальном образовании «город Лысково» осуществляются автобусным и легковым транспортом.

Общественный пассажирский транспорт.

Существующее положение.

Пассажирские перевозки осуществляются автобусами марки ЛиАЗ.

Обслуживает городские маршруты «Лысковское пассажирское автотранспортное предприятие» расположенное по адресу: г.Лысково, ул.Ленина,

80. Характеристика внутренних пассажирских маршрутов представлена в таблице 6.1.

Таблица 6.1 – Характеристика внутренних пассажирских потоков

Наименование маршрута	№ маршрута	Протяженность в один конец (км)	Количество единиц подвижного состава	Марка автобуса	Средний интервал движения (мин)
Автостанция	1	5,8	1	ЛиАЗ	25

				5256	
п. Западный	2а	9,2/7,1	1	ЛиАЗ 5256	25
База РПС	3	7,3	1	ЛиАЗ 5256	25
ПМК-397	5	8,9/5,8	1	ЛиАЗ 5256	25
ММС	6	8,4	1	ЛиАЗ 5256	25
Тофимово	7	7,0	1	ЛиАЗ 5256	25

В целом общественный пассажирский транспорт в городе Лысково развит хорошо. К недостаткам можно отнести малую интенсивность движения.

Программой предлагается организовать новые маршруты по новым улицам. Рекомендуется вынести общественный транспорт с наиболее загруженных улиц на менее загруженные улицы. На наиболее важных маршрутах рекомендуется сократить интервал движения до 10-15 минут. Все остановочные пункты должны быть оснащены крытыми павильонами для ожидания транспорта.

В муниципальном образовании оказываются транспортные услуги легкового такси (службы заказа такси). Эти меры полностью позволяют удовлетворять спрос населения муниципального образования «город Лысково» в транспортных услугах.

«Лысковское пассажирское автотранспортное предприятие» осуществляет перевозки пассажиров по регулируемым тарифам с предоставлением всех льгот, предусмотренных для соответствующих категорий населения.

Пассажиропоток распределяется в течение суток очень неравномерно, максимум с 7-00 до 9-00 часов, минимум с 9-00 до 11-00 часов и после 17-00 часов.

7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного движения.

В муниципальном образовании «город Лысково» для осуществления пешеходного движения выполнены следующие мероприятия:

- в ходе застройки улиц предусмотрена сеть тротуаров;
- на территории жилой застройки одновременно создаются тротуарные дорожки для осуществления пешеходного движения и прогулок проживающего там населения;
- также обустроены тротуары для пешеходных прогулок;

За последнее время резко возросла потребность в организации велосипедного движения. Большинство социально-значимых и торговых объектов обустроены стоянками для велосипедов. Специально созданная транспортная инфраструктура для велосипедного движения в муниципальном образовании «город Лысково» отсутствует.

Наиболее актуальным в ближайшее время является разработка велосипедных маршрутов и создание транспортной инфраструктуры для велосипедного движения. Велосипед пользуется большим успехом у жителей.

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

Движение грузового автотранспорта в муниципальном образовании «город Лысково» осуществляется по всем дорогам в составе улиц магистрального и районного значения. С целью недопущения ухудшения состояния автомобильных дорог в весенний период, как правило с 1 апреля на 30 календарных дней вводится режим ограничения движения на дорогах. Коммунальные и дорожные службы обеспечены достаточным количеством спецтехники для содержания объектов городского хозяйства.

Для содержания и ремонта улично-дорожной сети муниципального образования «город Лысково» применяется спец. техника.

Для вывоза твердых коммунальных отходов и очистки общегородских территорий используются современные машины и механизмы:

- бункеровоз;
- мусоровоз.

9. Анализ уровня безопасности дорожного движения.

Аварийность на автомобильных дорогах является одной из главных социально-экономических проблем, которая требует постоянного внимания и принятия необходимых управленческих решений.

К основным факторам, определяющим причины высокого уровня аварийности, следует отнести:

- недостатки системы управления безопасностью дорожного движения;
- массовое пренебрежение правилами безопасности дорожного движения участниками дорожного движения;
- низкая общественная активность в решении вопросов безопасности дорожного движения;
- недостаточный уровень профессионализма водителей автотранспорта;
- несоответствие уровня технического состояния автомобильных дорог требованиям нормативных документов;
- отставание темпов реконструкции и развития транспортной инфраструктуры от темпов роста автомобилизации, увеличение диспропорции между приростом числа автомобилей и увеличением площади транспортной инфраструктуры;
- несвоевременность обнаружения ДТП и оказания медицинской помощи.

С целью решения задач обеспечения безопасности дорожного движения в муниципальном образовании «город Лысково» выполняются следующие мероприятия:

- постоянно ведется работа по замене и установке дорожных знаков;
- с целью акцентирования внимания участников дорожного движения на пешеходных переходах у образовательных учреждений нанесена разметка краской в сочетании белого и желтого цвета, установлены знаки «Пешеходный переход» с повышенными светоотражающими свойствами;
- с целью ограничения скоростного режима постоянно проводится работа по устройству и ремонту искусственных неровностей;
- вопросы безопасности дорожного движения постоянно рассматриваются на комиссии по безопасности дорожного движения;
- проводится постоянная актуализация схемы организации дорожного движения в составе проекта по организации дорожного движения.

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

Перечень основных факторов негативного воздействия, а также факторов, провоцирующих такое воздействие:

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

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

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

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

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

6. Автотранспортные средства отечественного производства не удовлетворяют современным экологическим требованиям. В условиях быстрого роста автомобильного парка это приводит к еще большему возрастанию негативного воздействия на окружающую среду.

11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры муниципального образования «город Лысково» Лысковского муниципального района.

Генеральным планом муниципального образования «город Лысково» предусматривается развитие сложившейся структуры улично - дорожной сети города, строительство новых магистральных улиц, на расчетный период до 2030 года.

Целью Программы является обеспечение комфортности жизнедеятельности населения муниципального образования «город Лысково»

путем развития эффективной, устойчиво функционирующей и доступной для жителей города транспортной инфраструктуры.

Для достижения поставленной цели необходимо решение следующих

- создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация бесперебойного транспортного обслуживания населения, расширение зоны транспортной доступности;
- сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, и снижение количества дорожно-транспортных происшествий; сокращение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий; обеспечение безопасности жизни, здоровья граждан и их имущества;
- организация регулируемого парковочного пространства для увеличения пропускной способности улично-дорожной сети муниципального образования «город Лысково».

12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «город Лысково» Лысковского муниципального района.

Основными документами, определяющими порядок функционирования и развития транспортной инфраструктуры, являются:

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ.
2. 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».
3. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».
4. ФЗ от 13.07.2015 N 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
5. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения».
6. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».
7. Постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 25.09.2007 № 74 Санитарные правила СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов».
8. Закон Нижегородской области от 02.02.2017 N 11-3 «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Нижегородской области».
9. Распоряжение Минтранса РФ от 31.01.2017 N НА-19-р « Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».
10. Генеральный план муниципального образования «город Лысково» Лысковского муниципального района Нижегородской области, утвержденный Решением Думы МО ««город Лысково»» от 21.05.2009 №403.

95

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» №456-ФЗ от 29 декабря 2014 года, необходимо разработать и утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа. В соответствии с п. 27 статьи 1 Градостроительного кодекса Российской Федерации №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа - документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта. Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа должны обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения, городского округа в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения. Программа позволит обеспечить:

- а) безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории городского округа;
- б) доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;
- в) развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории города;
- г) развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;
- д) условия для управления транспортным спросом;
- е) создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;
- ж) создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
- з) условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
- и) эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

Планирование развития сети объектов транспортной инфраструктуры осуществляется на основании норм расчета, представленных в СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» (актуализированная редакция), а также согласно региональных нормативов градостроительного проектирования Нижегородской области, утвержденных постановлением Правительства Нижегородской области от 31 декабря 2015 г. N 921.

Приведенные в СП 42.13330.2011 нормативы являются основой для проектирования на всей территории Российской Федерации. Региональные

нормативы градостроительного проектирования Нижегородской области устанавливают совокупность расчетных показателей минимально допустимого уровня обеспеченности объектами регионального значения и расчетных показателей максимально допустимого уровня территориальной доступности таких объектов для населения субъекта Российской Федерации, а именно Нижегородской области. Данные правила и нормативы не учитывают национальных и территориальных особенностей, плотности населения и системы расселения муниципального образования «город Лысково».

III. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов, характера передвижения населения и перевозок грузов на территории муниципального образования «город Лысково» Лысковского муниципального района.

1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития муниципального образования «город Лысково» Лысковского муниципального района.

В основу разработки параметров долгосрочного прогноза положены следующие предпосылки: развитие транспортной инфраструктуры в долгосрочном периоде во всех сценариях рассматривается как один из ключевых факторов динамики экономического роста; при сохранении главных функций транспортной инфраструктуры масштабы, направления и стратегия его развития должны носить опережающий характер по сравнению с параметрами социально-экономического развития муниципального образования «город Лысково» в целом. Только при таком подходе транспорт не будет фактором, сдерживающим социально-экономическое развитие; обеспечение качественно иного уровня мобильности населения является важной задачей. Среди современных вызовов, на которые должна ответить транспортная инфраструктура, особое место занимает доступность (пространственная и ценовая) транспортных услуг для населения, которая пока не соответствует потребностям рынка и обусловлена недостаточным развитием транспортной инфраструктуры.

Достичь опережающих темпов экономического развития на территории муниципального образования «город Лысково» возможно лишь при серьезном умножении общего трудового потенциала городского поселения.

Анализ демографической ситуации за ряд лет показывает, что численность населения города будет стабильно расти, в том числе за счет роста мигрантов трудоспособного возраста. Для привлечения высококвалифицированных специалистов одним из основных факторов является возможность приобретения в короткие сроки жилья, соответствующего современным требованиям комфорта и доступности, наличие развитой социальной, транспортной и инженерной инфраструктуры.

В связи с этим возникает необходимость постоянного жилищного строительства (с ежегодным вводом в эксплуатацию жилья) и сопутствующей социальной, транспортной и инженерной инфраструктурой, а для этого необходимы свободные территории как в пределах городского поселения, так и за пределами периметра городского поселения муниципального образования «город Лысково», пригодные для строительства жилья.

Основные проблемы и особенности городского поселения муниципального образования «город Лысково».

- 1) Отсутствие свободной территорий (за исключением отдельных участков) в пределах городских границ под жилищное и прочее строительство.
- 2) В части транспортной инфраструктуры городское поселение

муниципального образования «город Лысково» имеет «депрессивное» местоположение на карте Нижегородской области - отсутствуют близлежащие железнодорожные развязки.

Перспективы развития транспортной инфраструктуры на период до 2030 года сформулированы с учетом тенденций и ограничений в его развитии, которые не были устранены, а некоторые из них еще более обострились.

2. Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок груза по видам транспорта.

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта не перетерпит существенных изменений. Основным видом транспорта остается автомобильный. Транспортная связь с областным центром будет осуществляться личным транспортом, общественным транспортом (автобусное сообщение), внутри городского поселения - личным транспортом, общественным транспортом (автобусное сообщение) и пешеходным сообщением. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

3. Прогноз развития дорожной сети муниципального образования «город Лысково» Лысковского муниципального района.

На территории населенного пункта сохраняется существующая сеть улиц и дорог. Главной задачей муниципального образования «город Лысково», в рамках полномочий, является благоустройство и поддержание существующей улично-дорожной сети в границах населенных пунктов. Развитие улично-дорожной сети на участках планируемой застройки осуществляется в соответствии с планом реализации генерального плана и документацией по планировке территорий. На планируемых для индивидуального жилищного строительства территориях развитие улично-дорожной инфраструктуры возможно за счет инвесторов-застройщиков.

Так как территории под планируемую застройку присоединяются к населенному пункту, движение общественного транспорта необходимо скорректировать с учетом новых жилых районов.

Размещение мест хранения личных автомобилей на территории малоэтажной и усадебной застройки предусматривается на индивидуальных приусадебных участках.

При несоблюдении санитарного разрыва от автодорог общего пользования проектом предусматривается установка шумовых экранов для защиты жилой застройки от шумового и пылевого воздействия автотранспорта.

Улично-дорожная сеть города запроектирована в виде непрерывной системы с учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного, велосипедного и пешеходного движения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки. В составе улично-дорожной сети выделены улицы и дороги регионального, межмуниципального и местного значения. Категории улиц и дорог города назначены в соответствии с классификацией, установленной СП 42.13330.2011 (актуализированная редакция СНиП 2.07.01 - 89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»).

Характеризуя техническое состояние улично-дорожной сети городского

92

необходимо отметить, что в настоящее время большинство улиц, требуют капитального ремонта с реконструкцией (расширением) проезжей части в свете современных требований.

Количество полос движения, радиусы поворота на перекрестках, конструкции дорожных покрытий не отвечают существующей интенсивности движения, паркам подвижного состава.

Систему дорог городского поселения дополняют:

дороги, обеспечивающие транспортную и пешеходную связи между жилыми районами, а также между жилыми и промышленными районами, общественными центрами, выходы на другие магистральные улицы;

улицы и дороги местного значения (улицы в жилой застройке, улицы и дороги промышленных и коммунально-складских зонах (районах), пешеходные улицы и парковые дороги, проезды, велосипедные дорожки).

Автомобильные дороги.

Система магистралей формируется на базе сложившейся улично-дорожной сети. В связи с нарастающей автомобилизацией и развитием населенного пункта на первую очередь строительства предлагается развитие улично-дорожной сети города.

Для этого необходимо строительство новых автомобильных дорог, ремонт и модернизация уже существующих. Проектом предлагаются следующие значения ширины проезжей части:

- главные улицы города – минимум 12 м.
- улицы районного значения – минимум 11 м.
- улицы местного значения – минимум 10 м.

На пересечении автомобильных дорог с напряженным движением необходимо устраивать кольцевые развязки в одном уровне. В случае отсутствия возможности устройства такого рода развязок, осуществляется организация движения, запрещающая левосторонний поворот, либо организовывается на прилегающих участках одностороннее движение.

Улично-дорожная сеть города характеризуется, как хорошо развитая. Но некачественное твердое дорожное покрытие, либо его отсутствие на многих улицах делает ее малоэффективной. Необходимо провести ремонтно-восстановительные работы асфальтобетонного дорожного покрытия, а там, где оно отсутствует – уложить. Все сложные и опасные дорожные участки должны быть обозначены соответствующими дорожными знаками и быть хорошо освещенными. Для безопасности пешеходов в районе их массового появления на дорогах (учебно-воспитательные учреждения, крупные магазины и т.п.), необходимо устанавливать искусственные неровности (лежащие полицейские, высотой не более 10 см) обозначенные как разметкой, так и соответствующими дорожными знаками. Так же искусственные неровности необходимо устанавливать во дворах со сквозными проездами, которые могут использоваться (особенно в часы пик), как альтернативные пути более высоким по значению автодорогам.

На первую очередь проектом предлагается организовать надежную связь между центральной и западной частями города, которые разделены оврагами и

малыми речками. Для этого необходима модернизация улицы Маяковского и улицы Глинки.

Предлагается строительство мостового сооружения на ул. Глинки для обеспечения беспрепятственной связи центральной и западной частей города.

Городское поселение муниципального образования «город Лысково» не имеет разветвленной сети внешних автодорог. Размещение зон отдыха, зон коллективных садов произведено на городских землях.

Для внешних междугородних связей используется автодорога М-7 Москва - Нижний Новгород - Казань.

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.

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.

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.

Маршрутная сеть и инфраструктура транспорта общего пользования

Принципами формирования рациональной маршрутной сети городского пассажирского транспорта являются:

- приоритет безопасности перевозок пассажирским транспортом общего пользования, в том числе путем нормирования пропускной способности улично-дорожной сети и транспортной инфраструктуры;
- направленность на обеспечение равной доступности транспортных услуг как для жителей развивающихся и застраиваемых территорий, так и жителей районов с уже сформировавшейся транспортной инфраструктурой;
- приоритет городского пассажирского транспорта над личным транспортом;
- рациональное сочетание различных видов городского пассажирского транспорта общего пользования, видов регулярных перевозок пассажиров, а также используемых для перевозок пассажиров транспортных средств различной вместимости;
- минимизация затрат времени на перемещение по территории городского округа г.Лысково;
- минимизация дублирования маршрутов городского пассажирского транспорта общего пользования;
- обеспеченность маршрутов городского пассажирского транспорта общего пользования транспортной инфраструктурой (разворотные площадки, остановочные пункты по маршрутам следования и пр.);
- оптимизация расходов бюджета городского округа г.Лысково на функционирование городского пассажирского транспорта общего пользования.

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

Одной из важнейших задач по развитию системы пассажирского транспорта городского округа г.Лысково 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 генерального плана предлагается организовать новые маршруты

по новым улицам. Рекомендуется вынести общественный транспорт с наиболее загруженных улиц на менее загруженные улицы. На наиболее важных маршрутах рекомендуется сократить интервал движения до 10-15 минут. Все остановочные пункты должны быть оснащены крытыми павильонами для ожидания транспорта.

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 веломаршрутов в городском округе г. Лысково.

Парковочное пространство

Для обеспечения эффективного использования парковочного пространства в границах городского округа г. Лысково. 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.

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.

4. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.

С учетом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, возможно повышение интенсивности движения на отдельных участках дорог с образованием заторов в утренние и вечерние часы.

5. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.

Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения на территории муниципального образования «город Лысково» будет способствовать

решению такой важной социально-экономической задачи, как сохранение жизни и здоровья людей от дорожно-транспортных происшествий к 2030 году.

Достижение заявленной цели предполагает использование системного подхода к установлению следующих взаимодополняющих друг друга приоритетных задач по обеспечению безопасности дорожного движения:

- пропаганда правил дорожного движения;
- совершенствование организации движения транспорта и пешеходов.

Для решения задачи создания системы пропаганды правил дорожного движения с целью формирования негативного отношения к правонарушителям в сфере дорожного движения, повышения культуры вождения запланировано проведение предупредительно-профилактических мероприятий, регулярное информирование населения о состоянии аварийности, принимаемых мерах по ее стабилизации, размещение социальной рекламы.

Для решения задачи совершенствования организации движения транспорта и пешеходов запланировано выполнение комплекса мер, направленных на улучшение условий движения транспортных средств и пешеходов:

- устройство пешеходных ограждений;
- устройство и ремонт искусственных неровностей на дорогах;
- устройство средств организации и регулирования дорожного движения;
- установка дорожных знаков;
- постоянная актуализация проекта организации дорожного движения в муниципальном образовании «город Лысково».

Основным принципом при разработке проектов по конкретным дорогам должен стать принцип выравнивания скоростных режимов на отдельных участках дороги и обеспечения равномерных условий движения транспортных средств на всем ее протяжении.

Утверждение и внедрение мероприятий Программы позволит увеличить количество построенных и отремонтированных дорог на территории муниципального образования «город Лысково», создаст условия для снижения риска возникновения дорожно-транспортных происшествий на территории муниципального образования, комфортного проживания граждан, повышения эффективности оперативного использования сил и средств, направленных на снижение аварийности.

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

В период действия программы, не предполагается изменение структуры, маршрутов и объемов грузовых и пассажирских перевозок. Возможной причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения, станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности.

IV. Варианты развития транспортной инфраструктуры города, их укрупненная оценка.

Перспективное развитие муниципального образования «город Лысково» осуществляется в соответствии с основным градостроительным документом территориального планирования - Генеральным планом муниципального образования «город Лысково» (с расчетным сроком до 2030 года), утвержденным Решением городской Думы МО ««город Лысково»» от 21.05.2009 №403.

Что касается существующих автомобильных дорог, то они подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется

10

технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования. В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной инфраструктуры на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. Поэтому в Программе выбирается вариант качественного содержания и капитального ремонта дорог.

Организация транспортного обслуживания города. Городской транспорт.

В настоящее время внутригородские пассажирские перевозки в городском поселении осуществляются автобусами и легковым транспортом.

В связи с развитием в городском поселении системы расселения возрастают пассажирские и грузовые перевозки, количество транспортных средств. Повышается роль индивидуальных средств передвижения. Все это делает весьма актуальным изучение проблемы «стоящего транспорта».

Рост числа автомобилей влечёт за собой ряд последствий, среди которых следует отметить:

- изменение характера расселения, рост расстояний передвижения;
- потребление большого количества горючего;
- значительное загрязнение окружающей среды;
- уменьшение значения общественного транспорта;
- транспортные заторы на уличных и дорожных сетях, большие затраты на реконструкцию и развитие;
- снижение уровня безопасности движения;
- нехватка места для стоящих автомобилей в пунктах сосредоточения интересов, в плотно застроенных жилых районах.

Возникает необходимость направить развитие транспорта таким образом, чтобы вопросы, связанные с ростом автомобилизации, в том числе проектирование и размещение стоянок и гаражей, решались без особых затруднений и с обоснованной перспективой.

Организация работы общественного транспорта учитывает специфику сложившейся структуры городских транспортных связей, которая выделяет три категории передвижений, характеризующихся дальностью поездок и неравномерностью потока по часам суток.

V. 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).

Мероприятия «Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «город Лысково» Лысковского муниципального района Нижегородской области до 2033 года» (далее - Программы) подготовлены в соответствии с Генеральным планом муниципального образования «город Лысково» (с расчетным сроком до 2030 года). Правилами землепользования и застройки городского поселения муниципального образования «город Лысково» Лысковского муниципального района Нижегородской области и в соответствии с документацией по планировке территории (проекты планировки и проекты межевания территории).

В ближайшее время территория муниципального образования «город Лысково» сохраняется в пределах существующих границ

106

Максимально используются внутренние территориальные резервы в границах периметра поселения, в том числе, земельные участки, свободные от прав третьих лиц и пригодные для жилищного строительства, количество которых ограничено.

Утверждение и внедрение мероприятий Программы позволит увеличить количество построенных и отремонтированных дорог на территории муниципального образования «город Лысково», создаст условия для снижения риска возникновения дорожно-транспортных происшествий на территории муниципального образования, комфортного проживания граждан, повышения эффективности оперативного использования сил и средств, направленных на снижение аварийности.

В соответствии с Генеральным планом муниципального образования «город Лысково» Лысковского муниципального района разрабатывается документация по планировке территории (проекты планировки и проекты межевания).

Генеральным планом муниципального образования «город Лысково» предусмотрено необходимое совершенствование и развитие планировочной структуры, улично-дорожной сети.

В жилищном строительстве на ближайшие 10-15 лет приоритет отдается более интенсивному освоению существующих территорий на основе реконструкции, модернизации застройки и сноса ветхого жилья.

VI. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

В приложении 1 к Программе представлен перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, предлагаемых для реализации в период действия Программы, с оценкой объемов и источников финансирования.

Администрация муниципального образования г. Лысково оставляет за собой право уточнять объемы финансирования.

VII. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

Целью программы является развитие транспортной инфраструктуры городского поселения, обеспечивающей повышение доступности и безопасности услуг транспортного комплекса для населения муниципального образования «город Лысково».

Эффективность реализации муниципальной программы оценивается ежегодно на основе целевых показателей и индикаторов, исходя из соответствия фактических значений показателей (индикаторов) с их целевыми значениями, а также уровнем использования средств бюджета муниципального образования «город Лысково», предусмотренных в целях финансирования мероприятий Программы.

В рамках Программы предусмотрено:

1. Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения. Расчет показателя производится по формуле:

$S_{отрем, дор. мест, зн.} = S_{дор.. отв. норм. треб.} + S_{дор. прив. в норм. сост.}$

$S_{отрем, дор. мест, зн.}$ - площадь ремонта автомобильных дорог местного значения, кв.м.;

40

$S_{\text{дор. отв. норм. треб.}}$ - площадь дорог отвечающая нормативным требованиям, кв.м;

$S_{\text{дор. прив. в норм. сост.}}$ - площадь дорог, приведенная в нормативное состояние.

2. Строительство автомобильных дорог общего пользования местного значения:
Расчет показателя производится по формуле:

$S_{\text{построен., дор. места, зн.}} = S_{\text{дор. отв. норм. треб.}} + S_{\text{построен. дор.}}$

$S_{\text{дор. отв. норм. треб.}}$ - площадь дорог отвечающая нормативным требованиям, кв.м;

$S_{\text{построен. дор.}}$ - площадь поверхности, построенных дорог.

VIII. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории.

В рамках реализации настоящей Программы не предполагается проведение институциональных преобразований. Структура управления, а также характер взаимосвязей при осуществлении деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагается оставить в неизменном виде. Настоящая Программа разработана в соответствии с требованиями к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры утверждёнными Постановлением Правительства Российской Федерации №1440 от 25.12.2015 «Об утверждении требований к Программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

Предложения по совершенствованию правового и информационного обеспечения развития транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования «город Лысково».

Работа по совершенствованию информационного обеспечения развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «город Лысково» направлена на:

- оперативное обеспечение граждан и юридических лиц, иных пользователей объектами инженерной транспортной инфраструктуры достоверной и актуальной информацией о современном состоянии транспортной инфраструктуры, о перспективах и планах ее развития;
- своевременное оповещение пользователей объектами транспортной инфраструктуры о введении режимов ограничения и запрета движения по автомобильным дорогам общего пользования местного значения, о состоянии их аварийности, об адресном расположении мест проведения земляных работ в границах автомобильных дорог, о возможных маршрутах объезда, о местах парковок и работе стоянок автотранспортных средств, о предстоящих событиях в области дорожного строительства и реконструкции;
- информирование граждан о действующих нормативных правовых актах в области организации дорожной деятельности и транспортной безопасности;
- подготовку и проведение публичных слушаний и общественных обсуждений программ и планов по стратегическому развитию объектов транспортной инфраструктуры;
- обеспечение взаимодействия органов власти, владельцев объектов транспортной инфраструктуры, населения, общественных организаций, средств массовой информации по наиболее актуальным вопросам развития транспортной инфраструктуры;

- информирование граждан о результатах контроля сохранности автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- информирование пользователей автомобильных дорог общего пользования местного значения по вопросам транспортной безопасности.

С целью совершенствования информационного обеспечения развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «город Лысково» предлагается реализация следующих мероприятий:

1. Проведение круглых столов, видеоконференций с участием СМИ, общественных организаций по вопросам развития транспортной инфраструктуры;
2. Продолжить положительную практику принятия решений по вопросам организации дорожного движения с учетом решений Комиссии по безопасности дорожного движения при администрации Лысковского муниципального района;
3. Обеспечение систематического размещения информации в области организации дорожной деятельности в печатных средствах массовой информации;
4. Обсуждение с общественными организациями и реализация мероприятий по развитию велосипедного движения, созданию необходимой для этого транспортной инфраструктуры;
5. Проработка вопроса о создании информационного ресурса «Дороги без проблем» или «Убитые дороги» с целью получения обратной связи от населения о наиболее проблемных участках автомобильных дорог муниципального образования «город Лысково».

Развитие информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры связано, в первую очередь, с необходимостью оперативного обеспечения граждан и организаций достоверной, актуальной, юридически значимой информацией о современном и планируемом состоянии территории муниципального образования «город Лысково» в электронном виде, реализацией возможности получить в электронном виде ключевые документы, необходимые для осуществления инвестиционной деятельности по реализации социальных проектов, от разработки градостроительной документации и предоставления земельного участка до ввода объекта в эксплуатацию.

В качестве дополнительных предложений по совершенствованию информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры создана информационная система обеспечения градостроительной деятельности (далее - ИСОГД) в администрации Лысковского муниципального района, разработано Положение об информационной системе обеспечения градостроительной деятельности Лысковского муниципального района. Ведение ИСОГД осуществляет Комитет архитектуры и градостроительства. Внедрение стандартов и инструментов контроля качества и взаимосвязанности решений градостроительной документации.

