



ПОСТАНОВЛЕНИЕ
16.11.2018

г.Зеленодольск

КАРАР
№ 2350

Об утверждении программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования город Зеленодольск Республики Татарстан на 2018 - 2030 годы

В соответствии с Федеральным законом от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», пунктом 2 раздела II протокола от 27.07.2016 № 58 селекторного совещания с руководителями субъектов Российской Федерации по вопросу реализации нормативных правовых актов в сфере транспорта и дорожного хозяйства у Министра транспорта Российской Федерации М.Ю. Соколова «О разработке и утверждении программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов (статья 5 Федерального закона от 29 декабря 2014 года №456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов» Исполнительный комитет Зеленодольского муниципального района

ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования город Зеленодольск Республики Татарстан на 2018 - 2030 годы (согласно приложению).
2. Разместить настоящее постановление на официальном портале правовой информации Республики Татарстан (<http://pravo.tatarstan.ru>) и информационном сайте Зеленодольского муниципального района в составе портала муниципальных образований Республики Татарстан (<http://zelenodolsk.tatarstan.ru>), в Федеральной государственной

информационной системе территориального планирования (далее - ФГИС
ТП).

3. Контроль за исполнением настоящего постановления оставляю за собой.

Руководитель

Д.А. Сапожников



**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
ГОРОД ЗЕЛЕНОДОЛЬСК
РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН
НА 2018 – 2030 ГОДЫ**

Зеленодольск, 2018.

СОДЕРЖАНИЕ

1. Паспорт программы.....	4
2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры.....	7
2.1. Анализ положения города Зеленодольск в структуре пространственной организации Российской Федерации, а также положения в структуре пространственной организации Республики Татарстан.....	7
2.2. Социально-экономическая характеристика города Зеленодольск, характеристика градостроительной деятельности на территории города, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса.....	8
2.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	11
2.4. Характеристика сети дорог города Зеленодольск, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог.....	14
2.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации, обеспеченность парковками (парковочными местами).....	18
2.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока.....	22
2.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения.....	31
2.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств.....	32
2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения.....	33
2.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения.....	37
2.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры в городе Зеленодольск.....	37
2.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры....	38
2.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.....	38
3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории города	39

Зеленодольск.....	
3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития города Зеленодольск.....	39
3.2. Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории города Зеленодольск.....	40
3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	41
3.4. Прогноз развития дорожной сети.....	43
3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.....	44
3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.....	45
3.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.....	45
4. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с выбором предлагаемого к реализации варианта.....	46
5. 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).....	47
6. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.....	52
7. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.....	58
8. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	59

1. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

Наименование Программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования город Зеленодольск на 2018-2030 годы
Основание для разработки Программы	Градостроительный кодекс Российской Федерации. Федеральный закон от 29 декабря 2014 года №456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации». Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов». Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации». Устав муниципального образования город Владимир.
Заказчик Программы	Исполнительный комитет Зеленодольского муниципального района Республики Татарстан 422550, Республика Татарстан, г. Зеленодольск, ул. Ленина, 41а.
Разработчик Программы	Индивидуальный предприниматель Карасевич Сергей Николаевич, кандидат технических наук. 125195, г. Москва, ул. Беломорская, д. 10, корп. 2
Ответственный исполнитель Программы	Исполнительный комитет Зеленодольского муниципального района Республики Татарстан 422550, Республика Татарстан, г. Зеленодольск, ул. Ленина, 41а.
Цель разработки Программы	Обеспечение сбалансированного, перспективного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования город Зеленодольск в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения
Задачи Программы	Условиями достижения цели Программы является решение следующих задач: <ul style="list-style-type: none"> - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории города; - доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с

	<p>нормативами градостроительного проектирования;</p> <ul style="list-style-type: none"> - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности – в перевозке пассажиров и грузов; - развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью; - условия для управления транспортным спросом; <p>создания приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;</p> <ul style="list-style-type: none"> - создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам; - условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения; - эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.
<p>Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры</p>	<p>Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, км.</p> <p>Доля протяженности дорожной сети города, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию, %.</p> <p>Количество погибших в ДТП, чел.</p> <p>Транспортный риск, погибших чел./10 тыс. транспортных средств.</p> <p>Социальный риск, погибших чел./100 тыс. чел.</p> <p>Ввод в эксплуатацию объектов транспортной инфраструктуры, предусмотренных Программой, ед.</p>
<p>Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры</p>	<p>Программа включает комплекс мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, обеспечивающих безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности; доступность объектов транспортной инфраструктуры; развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении.</p>

<p>Сроки и этапы реализации Программы</p>	<p>Программа рассчитана на 2018-2030 гг. и реализуется в два этапа: Первая очередь – до 2020 г. Вторая очередь – до 2030 г.</p>
<p>Объемы и источники финансирования Программы</p>	<p>Общий объем финансирования мероприятий программы составляет 1473,1 млн. рублей, в т.ч.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - средства республиканского бюджета – 260 млн. рублей; - средства городского бюджета – 1104,1 млн. рублей; - внебюджетные источники – 109 млн. рублей. <p>Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2018 - 2030 годы, уточняются при формировании проектов бюджета города с учетом изменения ассигнований из республиканского и федерального бюджетов.</p>

2. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

2.1. Анализ положения города Зеленодольск в структуре пространственной организации Российской Федерации, а также положения в структуре пространственной организации Республики Татарстан

Город Зеленодольск – город в Республике Татарстан Российской Федерации. Город расположен на западе Республики Татарстан, на левобережье Волги, в 38 км от столицы республики города Казань, недалеко от Марий Эл и Чувашии (рисунок 1).

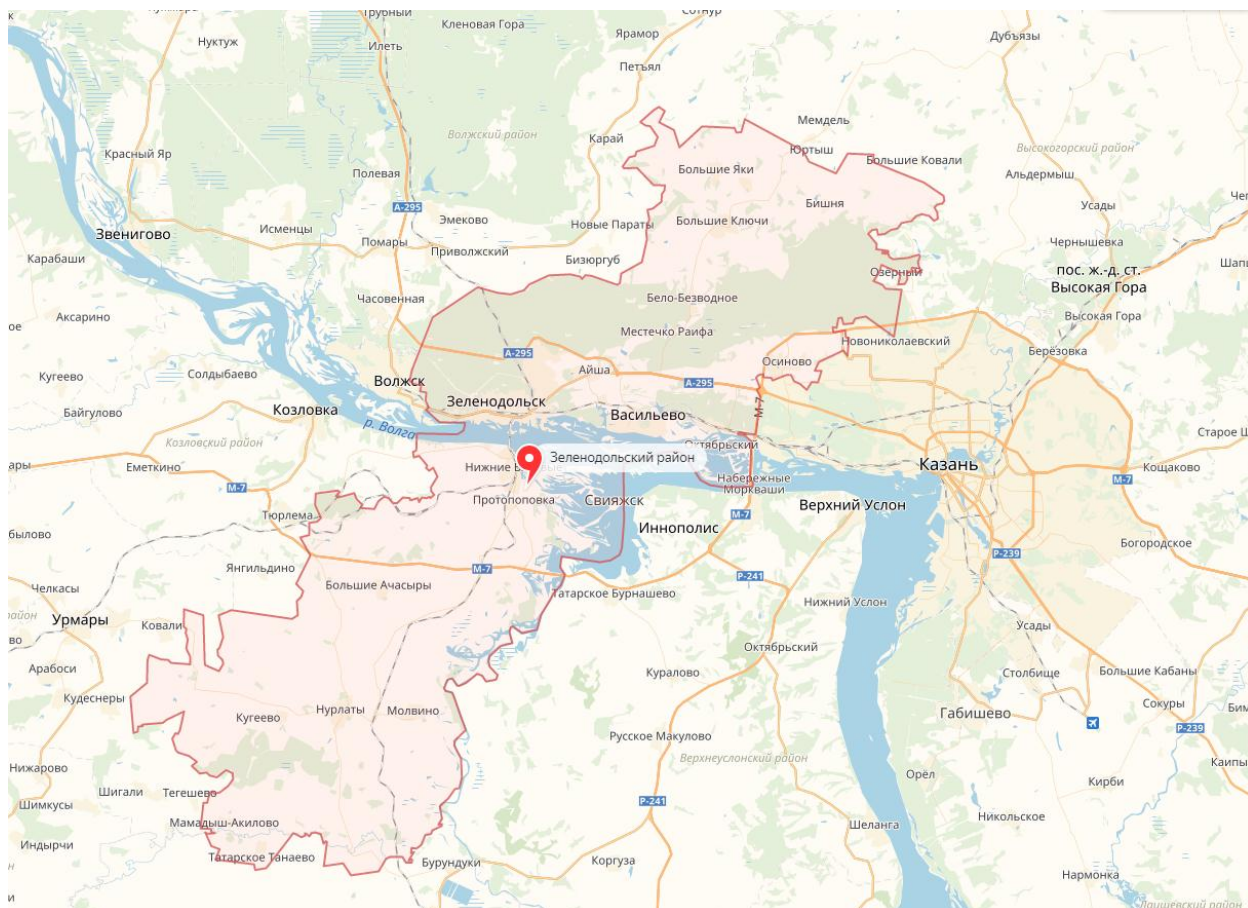


Рисунок 1 – Положение г. Зеленодольск в структуре пространственной организации ближайших городов и поселений Российской Федерации

Является административным центром Зеленодольского муниципального района, пятым городом по количеству жителей в Татарстане и вторым по важности в Столичном экономическом районе республики, Казанской агломерации и Казанско-Зеленодольского района республики.

Территория города Зеленодольска вытянута вдоль Волги на расстояние в 9 км, несмотря на это город не имеет удобного выхода к реке. По реке Волга может обеспечиваться выход к Каспийскому, Азовскому, Черному, Белому и Балтийскому морям.

Город Зеленодольск вместе с г. Казань образовали агломерацию, где в настоящее время происходит активное трудовое, образовательное, культурно-бытовое, рекреационное взаимодействие.

Планировочная структура Зеленодольского района характеризуется наличием двух основных планировочных осей (транспортной и водной) и нескольких второстепенных осей. Главными транспортно-планировочными осями являются: в меридиональном направлении – ось Зеленодольск— Буинск-Ульяновск (южное направление); в широтном направлении – ось Казань - Зеленодольск с продолжением в западном направлении – на Йошкар-Ола, а в восточном – на Уфу и Оренбург.

Посредством автомобильных и железных дорог город Зеленодольск интегрирован в экономическое пространство Республики Татарстан и

Российской Федерации. Выделяется широтный железнодорожный коридор – «Екатеринбург-Москва», проходящий через г. Зеленодольск.

Город Зеленодольск, находясь на стыке с Чувашской Республикой и Республикой Марий Эл, взаимодействует с городскими населенными пунктами Волжск, Приволжский, Козловка, Урмары, Цивильск.

Транзитность положения территории города позволяет обеспечить ее участие в движении товарных потоков, формируя инфраструктурный каркас и мобилизуя логистические возможности Республики Татарстан. Наличие транспортного коридора в направлении Москвы открывает выход предприятиям г. Зеленодольска на рынки Восточной и Западной Европы.

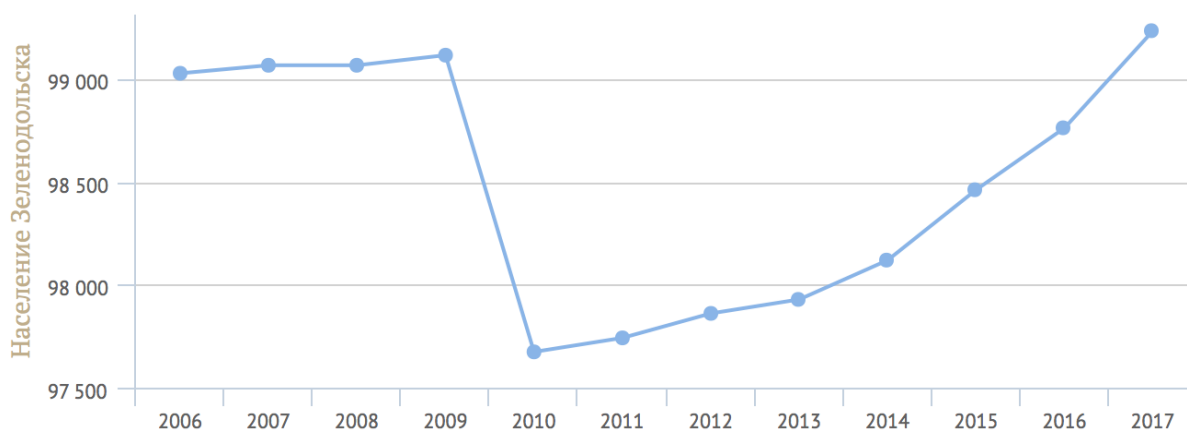
2.2 Социально-экономическая характеристика города Зеленодольск, характеристика градостроительной деятельности на территории города, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

Город Зеленодольск является административный центром Зеленодольского муниципального района Республики Татарстан. Зеленодольск - город республиканского значения и пятый по величине город Республики Татарстан.

Городское поселение г.Зеленодольск состоит из одного населенного пункта. Площадь территории города Зеленодольск составляет 37,73 км².

Город обладает высоким промышленным, социальным, научным, транспортно-коммуникационным потенциалами, является районным центром и выполняет функции центра межмуниципальной системы расселения.

Численность населения в городе Зеленодольск в 2017 году составила 99235 чел. Данные по демографической ситуации на территории муниципального образования город Зеленодольск за период с 2006 по 2016 гг. показаны на рисунке 2.



Источник: Федеральная служба государственной статистики (<http://www.gks.ru>).

Рисунок 2 – Динамика изменения численности населения на территории муниципального образования город Зеленодольск за период с 2006 по 2016 годы

Численность населения в г. Зеленодольск по состоянию на 01.01.2018 году составила 99491 человек. В городе проживают представители таких национальностей, как русские (67%) и татары (29,1%).

По территории Зеленодольского муниципального района население распределено неравномерно, в частности 75,1% населения района являются городскими жителями, в том числе города Зеленодольска (60,0%).

Зеленодольск обладает высоким трудовым потенциалом и определенными резервами для его роста.

Зеленодольская система расселения входит в Казанскую групповую систему расселения, которая определяется в пределах одночасовой доступности по основным транспортным направлениям от центра групповой системы. На территории Зеленодольского муниципального района существует межпоселенческая трудовая миграция, обусловленная более привлекательными условиями труда в г. Зеленодольске для жителей других поселений района.

Промышленное производство представлено такими предприятиями, как: АО «Зеленодольский завод имени Горького»; АО «ПО «Завод им. Серго»; филиал АО «КМПО» - Зеленодольский машиностроительный завод; АО «Зеленодольский молочноперерабатывающий комбинат»; Зеленодольский филиал ООО «Птицеводческий комплекс «Ак Барс»; ООО «Зеленодольский мясоперерабатывающий комбинат «Даль-Кама»; ЗАО «Зеленодольский хлебокомбинат».

Крупнейшими организациями являются АО «Зеленодольский завод имени Горького» и АО «ПО «Завод им. Серго». Доля двух градообразующих предприятий составляет 2/3 в общей отгрузке товаров собственного производства, в них трудятся более 25% работников от общей численности занятых на крупных и средних предприятиях. Их общая доля по уплаченным налогам составляет 20,4%. На ОАО «Зеленодольский завод имени А.М. Горького» реализуются проекты строительства современных и комфортабельных речных судов.

С позиций структуры экономики в текущей ситуации, а также в перспективе г. Зеленодольск является ведущим промышленным и научно-образовательным центром агломерации, учитывая его особую значимость для социально экономического развития Республики Татарстан и России (основной заказ для промышленных предприятий г. Зеленодольска формируется федеральным центром).

Основной грузооборот и пассажирооборот формирует автомобильный и железнодорожный транспорт.

Внешний транспорт г. Зеленодольска входит в состав единой транспортно-коммуникационной инфраструктуры города, включающей в себя территории внешнего и внутригородского транспорта. Внешние связи г. Зеленодольска обеспечиваются посредством железнодорожного и автомобильного транспорта. Все автомобильные дороги, связывающие город Зеленодольск с районными центрами имеют твердое покрытие.

Медицинскую помощь оказывает ГАУЗ «Зеленодольская центральная районная больница», в состав которой входят пять филиалов со структурными подразделениями и фельдшерско-акушерские пункты. В городе функционируют лечебно-профилактические учреждения стационарного типа и ЛПУ амбулаторно-поликлинического типа, а также санатории-профилактории «Волга» и «Дельфин». Функционируют 4 городских поликлиники, 2 детские поликлиники, несколько частных клиник и центров медицины и здоровья.

В городе действуют учреждения общего среднего, среднего профессионального и высшего профессионального и дополнительного образования: Профессиональное училище № 107, Медицинское училище, Колледж при ЗФ Института экономики, управления и права, Колледж при ЗФ Казанского социально-юридического института, Механический колледж, Колледж при ЗФ Казанского государственного технического университета им. А.Н. Туполева, Филиал Казанского государственного технического университета им. А. Н. Туполева, Филиал Института экономики, управления и права, Филиал Казанского социально-юридического института, Детская музыкальная школа, Детская школа искусств, школы, лицеи и гимназии.

В городском поселении «г. Зеленодольск» функционирует 26 детских садов общей вместимостью 4190 мест, средняя наполняемость – 133%.

В Зеленодольске функционирует детская художественная школа, школа искусств, детская музыкальная школа, детский дворец «Алые паруса», музеи народного творчества и историко-культурного наследия. Дворцы культуры представлены Зеленодольским музыкальным театром, Центром культуры и народного творчества имени Горького, Дворцом культуры «Родина».

В городе работает Парк культуры и отдыха с аттракционами «Шурале». Город богат скверами.

Спортивные объекты города представлены государственное автономное учреждение «Спортивный комплекс «Маяк»; стадион «Авангард» МБОУ ДОД «ДЮСШ № 3 ЗМР РТ» на 1500 посадочных мест; стадион «Комсомолец» им.Колотова МБОУ ДОД «ДЮСШ № 3 ЗМР РТ» на 3000 посадочных мест; в микрорайоне Мирный открыт МАУ «Спортивно-оздоровительный комплекс «Метеор» с плавательным бассейном; спортивный комплекс с плавательным бассейном «Движение» ОАО «Позис»; спортивный комплекс «Авангард» ОАО «Завод им. Горького»; ледовый дворец МАОУ ДОД «Детско-юношеская спортивная школа «Ледокол»; лыжная база с лыжероллерной и лыжными трассами спортивного комплекса «Маяк».

Зеленодольск не является городом с компактной территорией — некоторые его части достаточно удалены от центра и других, а местность между ними временами имеет непростой рельеф. Зеленодольск условно разделён на две части: старая часть города и микрорайон Мирный.

В настоящее время начал осуществляться проект по основанию к 2025 году вдоль трассы между Зеленодольском и столицей области нового города

Зеленый Дол, в основном с малоэтажной застройкой и жилым фондом 4,1 млн м², где по плану будут жить 157 тысяч человек. Благодаря этому проекту Зеленодольск возможно в будущем сольется с Казанью.

Анализ мест расположения объектов притяжения свидетельствует о том, что в основные потоки транспорта и пассажиров направлены в южную часть города Зеленодольск к производственным объектам и западной части города Зеленодольск к объектам притяжения культуры и быта в районе улиц Татарстан, Ленина, Комсомольская, Гоголя.

На расчетный срок принимаемые решения в сфере рационализации землепользования, градостроительства и социально-экономической деятельности на территории города Зеленодольск должны уменьшать потребность в транспорте. При сохранении главных функций транспортного комплекса масштабы, направления и стратегия его развития должны носить опережающий характер по сравнению с параметрами социально-экономического развития города в целом. При таком подходе транспорт не будет фактором, сдерживающим социально-экономическое развитие.

2.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Транспортную инфраструктуру города Зеленодольска образуют линии, сооружения и устройства внешнего, пригородного и городского транспорта. Основные внешние грузовые и пассажирские перевозки осуществляются автомобильным и железнодорожным транспортом.

Железнодорожный транспорт.

В городе Зеленодольск расположена железнодорожная станция Горьковской железной дороги Зеленый дол, через которую осуществляется железнодорожное сообщение Москва-Казань. Станция соединяет город Зеленодольск с республикой Марий Эл.

Железнодорожная станция Зеленый дол является ключевой для транспортного обеспечения республики Марий Эл – от неё отходят электрифицированная ветка в Волжск и неэлектрифицированная ветка на Йошкар-Олу – Яранск. Также через станцию Зелёный Дол проходит железнодорожное сообщение Казань — Москва, Москва — Казань. Вблизи города проходит автомобильная дорога на Йошкар-Олу и действуют автодорожный (вблизи казанского посёлка Займище) и железнодорожный (Романовский) мосты через Волгу (Романовский мост), вблизи города — паромная автопереправа, которая до построения моста через Волгу (Займище) была основной трассой М7.

АО «Скоростные магистрали» ОАО «РЖД» ведутся работы по проекту ВСМ-2, который предусматривает организацию скоростного железнодорожного сообщения по направлению Москва – Казань с охватом городской зоны Зеленодольска. Проект ВСМ 2 включен в «Стратегию развития железнодорожного транспорта до 2030 года» (рисунок 3).



Рисунок 3 – Проект ВСМ-2 Москва-Владимир-Нижний Новгород- Казань

ВСМ 2 – проект новой высокоскоростной железнодорожной магистрали между городами Москва, Владимир, Нижний Новгород, Казань и Екатеринбург. Предварительная протяженность – 1 595 км. Время в пути до 8 часов. Перспективный пассажиропоток от 10 до 13 млн. чел. в год.

Реализация ВСМ-2 позволит соединить три крупных федеральных округа, где сосредоточен огромный производственный и человеческий потенциал, что создаст новые рабочие места, повысит мобильность населения и в целом положительно скажется на развитии Республики Татарстан и Зеленодольска.

Линия Екатеринбург-Москва – электрифицированная, двухпутная, по которой осуществляются хозяйственные связи Европейской части РФ с районами Урала, Сибири и Дальнего Востока. На запад по ней следует уголь, нефтегрузы, лесные, а обратно – металл, минерально-строительные материалы, удобрения и прочие грузы.

Автомобильный транспорт.

В городе развито автобусное сообщение. Все важнейшие направления по трудовым и культурно-бытовым связям обслуживаются маршрутами общественного городского транспорта. В Зеленодольске работают 5 городских автобусных маршрутов, которые охватывают почти все улицы города, в том числе удалённые. В советское время в городе были широко распространены большие автобусы ЛиАЗ-677 и средние ЛАЗ-695. В постсоветское время Муниципальное автотранспортное предприятие города Зеленодольское ПАТП доходило до банкротства, а основную массу перевозок стали осуществлять частные предприниматели на маршрутных такси, представленных малыми автобусами ПАЗ и микроавтобусами Газель. С 2009 года город стали вновь обслуживать большие автобусы (НефАЗ) красной окраски от Казанского ПАТП-5, с 2010 года — также зелёной окраски от возрождаемого ЗПАТП. Автобусные маршруты № 2 и № 104 представлены новыми большими автобусами «НефАЗ» на газовом топливе и с пониженной посадкой.

С автовокзала отправляются пригородные и междугородные автобусы № 104 Зеленодольск-Казань, № 403 Зеленодольск-Волжск и другие, которые по пути следования в городе имеют промежуточные остановки.

Такси в городе представлены несколькими компаниями. На городском транспорте действует система транспортных карт (автоматизированная система оплаты проезда).

Водный транспорт.

На сегодняшний день инфраструктура водного транспорта в г. Зеленодольск представлена грузовыми причалами. Водный транспорт не используется для пассажирских перевозок, в том числе туристических маршрутов.

Судоходство осуществляется по Волге и Свияге. Действует паромная (зимой — ледовая) переправа Зеленодольск – Нижние Вязовые. По реке Волга обеспечивается выход к Каспийскому, Азовскому, Черному, Белому и Балтийскому морям.

Расположение г. Зеленодольска в прибрежной зоне р. Волги создает благоприятные возможности для осуществления грузовых и пассажирских перевозок, обуславливая необходимость устойчивого функционирования и развития водного транспорта. Водный транспорт значительно экологичнее железнодорожного и автомобильного транспорта, водные пути менее уязвимы при стихийных бедствиях.

Воздушный транспорт.

Инфраструктура воздушного транспорта в г. Зеленодольск отсутствует и перевозки воздушным транспортом не осуществляется.

Ближайший к городу Зеленодольск аэропорт – международный аэропорт «Казань», способный принимать тяжелые пассажирские самолеты, расположен на территории Лаишевского муниципального района Республики Татарстан в 28 км юго-восточнее г. Казани, включает в себя искусственную взлетно-посадочную полосу размером 3750x45 метров, аэровокзальный комплекс, состоящий из трех пассажирских терминалов (терминал 1, 1А и 2). Из аэропорта выполняются регулярные и чартерные перевозки в города России, в ближнее и дальнее зарубежье.

В настоящее время международный аэропорт «Казань» относится к аэропорту I класса, является многофункциональным аэропортовым комплексом с огромным потенциалом, хорошо оснащенным в техническом плане. Режим работы аэропорта – круглосуточный, годен к эксплуатации всех отечественных и зарубежных воздушных судов без ограничения взлетной массы.

Аэропорт связан воздушными линиями с Уралом, Поволжьем, Сибирью, Крымом, центральными районами России, он является транзитным на внутренних воздушных линиях, а также международным, осуществляя перевозки пассажиров и грузов по направлениям: Турция, страны ближнего Востока, Германия и др.

На территории международного аэропорта «Казань» имеется пункт пропуска через государственную границу РФ, который включает в себя

комплекс зданий и сооружений с соответствующим технологическим оборудованием, в которых осуществляют служебную деятельность органы пограничного, таможенного и других видов контроля.

2.4 Характеристика сети дорог города Зеленодольск, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог

Улично-дорожная сеть является основным каркасом города г. Зеленодольск. Система магистральных и других улиц и дорог г. Зеленодольска изображена на рисунке 4.



Рисунок 41 – Схема опорной улично-дорожной сети города Зеленодольска

Основу планировочного построения г. Зеленодольска составляет общегородской центр, имеющий разветвленную структуру. Развитие и формирование элементов общегородского центра условным делением города на два больших жилых района: центральный и восточный (район Мирный).

Наиболее высокоинтенсивные потоки автотранспорта проходят по улицам Паратская, Гоголя, Татарстан, Ленина, Октябрьская, Жуковского, Белинского, Привокзальная, Новостроительная, Озерная, Столичная, Королева, Гайдара, Карла Маркса.

Одностороннее движение организовано в г. Зеленодольске по улицам Почтовая, Привокзальная, Карла-Маркса и ул. Мира.

Светофорные объекты на УДС города Зеленодольска установлены на следующих пресечениях улиц: Гоголя и Татарстан; Ленина и Татарстан; Октябрьская и Ивана Заикина; Гоголя и Ивана Заикина; Белинского и Мичурина; Столичная и Йошкар-Олинская; Столичная и Королева; Комарова и Королева. Параметры движения потоков автомобилей на улицах со светофорным регулированием, приведены в таблице 1.

Таблица 1 - Характеристика улиц со светофорным регулированием

№	Наименование улицы/дороги	Интенсивность, прив. ед./ч	Пропускная способность дороги, прив. ед./ч	Плотность транспортного потока, прив. ед.	Коэф-т загрузки
1	Ленина	1284	1600	35	0,80
2	Татарстан	1240	1600	31	0,78
3	Столичная	1716	2200	41	0,78
4	Королева	928	1400	22	0,66
5	Заикина	1128	2200	32	0,51
6	Октябрьская	1068	2200	30	0,49
7	Гоголя	1360	1600	33	0,85
8	Белинского	1184	1600	30	0,74

Анализ сложившейся ситуации на территории города Зеленодольск свидетельствует о том, что существующая дорожно-транспортная инфраструктура не удовлетворяет в необходимой мере фактическим потребностям движения потоков транспорта и пешеходов. В городе возрастает диспропорция между темпами развития улично-дорожной сети и увеличивающейся интенсивностью движения автотранспортных средств. Сложившийся дисбаланс между ростом автомобилизации и уровнем развития улично-дорожной сети к ухудшению условий дорожного движения, заторам и увеличению расхода топлива, ухудшению экологической обстановки, повышенным потерям от дорожно-транспортной аварийности.

Значительная часть улично-дорожной сети местного значения в г. Зеленодольск находится в ненормативном эксплуатационном состоянии, что связано с ограниченным финансированием ремонтных работ.

Вопросы по организации дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения в границах города Зеленодольск и обеспечения безопасности дорожного движения возложены на МБУ «Департамент по строительству и инфраструктурному развитию Зеленодольского муниципального района».

Стабильными очагами возникновения задержек в движении автотранспортных средств являются «узкие» места: железнодорожные переезды, мосты через водные преграды. В г. Зеленодольск недостаточное количество транспортных развязок в разных уровнях. При этом особую актуальность для г. Зеленодольск имеет решение проблемы пересечений

железных и автомобильных дорог в одном уровне, расположенных на улицах:

1. Волжская – 1 шт. Характеристики переезда: регулируемый, однопутный, оборудован автоматической светофорной сигнализацией (АСС) и техническими средствами организации дорожного движения, покрытие – резинокорд.;

2. Металлистов – 1 шт. Характеристики переезда: однопутный, регулируемый, оборудован АСС и техническими средствами организации дорожного движения, покрытие – резинокорд.;

3. Новостроительная – 5 шт., в том числе:

однопутный, регулируемый, оборудован АСС, УЗП, шлагбаумом и техническими средствами организации дорожного движения, покрытие – резинокорд.);

однопутный, нерегулируемый, оборудован техническими средствами организации дорожного движения (дорожные знаки), покрытие – а/б (подъездные пути);

двупутный, нерегулируемый, оборудован техническими средствами организации дорожного движения (дорожные знаки), покрытие – плиты внутреннего и наружного настила а/б (подъездные пути);

однопутный, нерегулируемый, оборудован техническими средствами организации дорожного движения (дорожные знаки), покрытие настила – а/б (подъездные пути);

многопутный (трёхпутный), нерегулируемый, оборудован техническими средствами организации дорожного движения (дорожные знаки), покрытие настила переезда – а/б (подъездные пути);

4. Столичная – 1 шт. Многопутный (трёхпутный), регулируемый, оборудован автоматической светофорной сигнализацией, УЗП, шлагбаумом, покрытие настила – резинокорд.

5. Кооперативная – 3 шт., в том числе:

однопутный, нерегулируемый, оборудован техническими средствами организации дорожного движения (дорожные знаки), покрытие настила – а/б;

однопутный, нерегулируемый, оборудован техническими средствами организации дорожного движения (дорожные знаки), покрытие настила – а/б;

однопутный, нерегулируемый, оборудован техническими средствами организации дорожного движения (дорожные знаки), покрытие настила – а/б.

6. Гайдара – 1 шт. Многопутный (двупутный, один из которых – подъездной путь), регулируемый, оборудован автоматической светофорной сигнализацией, техническими средствами организации дорожного движения (дорожными знаками), покрытие настила: через один путь – резинокорд, через второй путь (подъездной) – а/б.

На рисунке 5 показано месторасположение данных железнодорожных переездов на улично-дорожной сети г. Зеленодольска.



Рисунок 5 – Расположение железнодорожных переездов в г. Зеленодольск

В условиях высокой плотности движения автомобилей наличие таких объектов на УДС вызывает перегрузку путей сообщения и приводит к росту экономических и экологических потерь от задержек автотранспорта (неоправданные продолжительные простои автотранспортных средств, перерасход топлива автомобилями из-за движения на неэкономичных режимах, непроизводительные потери времени, психологический дискомфорт водителей, снижение производительности труда и ухудшение экологической обстановки). Проблема усугубляется совпадением во времени пиков автодорожного и железнодорожного движения. При этом данные объекты УДС являются источником повышенной опасности для людей и техники, поскольку ДТП на железнодорожных переездах (при их возникновении) характеризуются тяжелыми последствиями, сопряженных с высоким уровнем травматизма людей, значительными материальными потерями и часто вызывают большой общественный резонанс.

Следует отметить, что наличие железнодорожных переездов на УДС не только сокращает пропускную способность УДС, но сдерживает развитие устойчивого и скоростного автомобильного и железнодорожного сообщения в долгосрочной перспективе. Поэтому решение проблемы эффективной эксплуатации железнодорожных переездов в г. Зеленодольск является весьма актуальной задачей, которая в перспективе должна найти свое решение путем строительства транспортных развязок в разных уровнях. Мировая практика развивается в том направлении, что пересечения железных и автодорог в условиях высокой интенсивности движения поездов и автотранспорта, высоких скоростей движения транспортных средств должны быть в разных уровнях.

В качестве завершенных проектов, которые значительно увеличивают логистический потенциал города, следует отметить строительство путепровода в г. Зеленодольске через железнодорожный переезд ст. Зеленый Дол.

На расчетный срок актуально не только обеспечить соответствие между пропускной способностью улично-дорожной сети и объемами транспортных потоков, но и добиться адекватного технического решения дорог и магистралей, уровня их оборудования, обеспечивающего благоприятные условия движения транспортных средств и пешеходов (однородность потока, обособление транспортного, пешеходного и велодвижения, оптимальную скорость и безопасность движения), а также комфортные условия перевозок пассажиров (доступность систем пассажирского транспорта, увеличение доли беспересадочных поездок, сокращение затрат времени на поездки, безопасность поездок).

В г. Зеленодольск требуется переоценка и совершенствование применяемых технических средств, методов и технологий управления дорожным движением, систем информирования и ориентирования участников дорожного движения, в т.ч. схем маршрутного ориентирования водителей и пешеходов, с разработкой проектных решений более эффективно отражающих оптимальные направления движения к основным объектам тяготения и позволяющих устранить имеющиеся разрывы в информационных цепочках.

С внедрением рассматриваемой области обновленных схем, технологий и технических средств информирования может быть успешно дополнена и усовершенствована действующая транспортно-информационная система, что окажет быстрое позитивное влияние на протекающие процессы дорожного движения, в частности снизит перепробеги транспортных средств и нагрузку на улично-дорожную сеть.

2.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации, обеспеченность парковками (парковочными местами)

В последние годы на территории г. Зеленодольск, как и на территории Зеленодольского муниципального района в целом наблюдается неуклонное пополнение парка автотранспортных средств.

Сведения по количеству автотранспорта, зарегистрированного на территории Зеленодольского муниципального района приведены на рисунке 6 и в таблице 2.

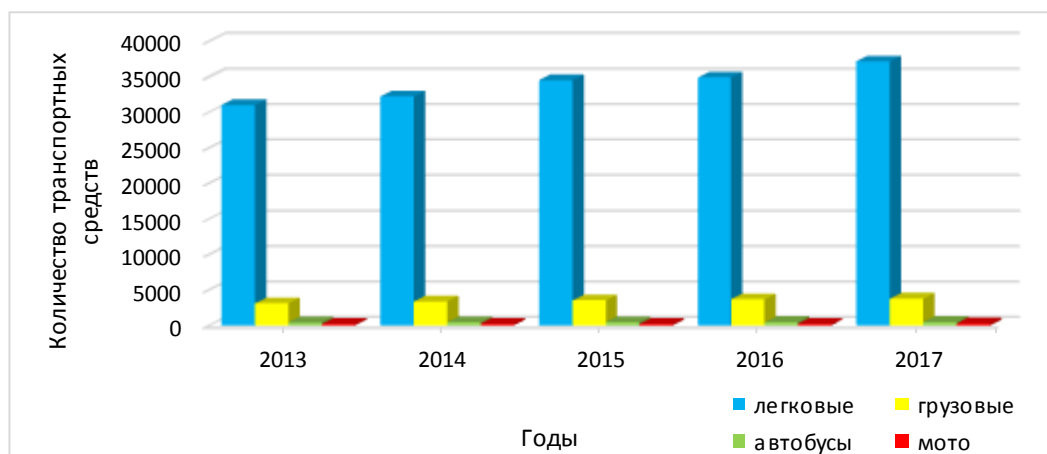


Рисунок 6 – Сведения динамике количества автомобилей в Зеленодольском муниципальном районе

Таблица 2 – Количество зарегистрированных автотранспортных средств в Зеленодольском муниципальном районе Республики Татарстан по категориям по данным подразделения ГИБДД МВД РТ

Тип транспортного средства	Годы				
	2013	2014	2015	2016	2017
Легковые	31014	32234	34493	34886	37139
Грузовые	3105	3339	3517	3678	3754
Автобусы	429	441	453	463	470
Мото	207	211	213	216	248

Основной прирост парка автомобилей происходит за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан.

Хранение автотранспортных средств на территории г. Зеленодольск осуществляется на придомовых участках жителей, на внутридворовой территории многоквартирных домов, в одноэтажных гаражах и приусадебных участках в зонах индивидуальной застройки, а также в пределах участков объектов притяжения непосредственно на улично-дорожной сети города. Места расположения парковок транспортных средств, используемых для осуществления регулярных перевозок, в ночное время в границах г. Зеленодольск приведены в таблице 3.

Таблица 3 - Места расположения парковок транспортных средств, используемых для осуществления регулярных перевозок

г. Зеленодольск	ул. Королева 1А,	Автовокзал "Мирный"
	ул.Металлистов, д.6	ООО "ЗПАТП"
	ул. Королева 1А,	Автовокзал "Мирный"

Грузовые автомобили, трактора и другая техника находятся на хранении на стоянках и в гаражах, расположенных на ведомственной территории предприятий поселения.

На селитебных территориях и на прилегающих к ним производственных территориях имеются в достаточном количестве открытые стоянки и гаражи для постоянного хранения транспортных средств с пешеходной доступностью не более 800 м.

Мест для хранения автомобилей в районах индивидуальной застройки не предусмотрено, поскольку предполагается, что хранение автотранспортных средств осуществляется на индивидуальных земельных участках, и обеспеченность парковочным пространством составляет 100%.

Гостевые и приобъектные стоянки размещены на открытых парковках на расстоянии не более 150 м от входов объектов различного функционального назначения для их обслуживания (торговых и спортивных точек, объектов приложения труда и т.п.) в пределах земельных участков, отведенных под обслуживаемый объект.

В соответствии с нормативами градостроительного проектирования РТ прогнозная обеспеченность населения автомобилями (включая легковые, грузовые и автобусы) составит:

- к 2020 году – 387,9 автомобилей на 1000 жителей;
- к 2035 году – 595,3 автомобиля на 1000 жителей.

В последние годы в г. Зеленодольск обозначилась проблема парковки автотранспорта в городской черте, в том числе грузового автотранспорта, что снижает пропускную способность улично-дорожной сети и уровень обеспеченности безопасности дорожного движения. Вследствие нехватки парковочных мест, автовладельцы часто паркуют свои автомобили вдоль проезжей части, на пешеходных переходах, газонах, детских площадках, тротуарах, тем самым не только создавая опасные условия для других участников дорожного движения, но и нарушая благоустройство города. Нередко пешеходные пространства существуют лишь физически, не выполняя своего прямого предназначения. В особенности многие дворовые территории зон жилой застройки преобразуются в автостоянки. В таких условиях движение автомобилей и пешеходов затруднено. В результате данных обстоятельств ухудшается экологическая обстановка и нарушается эстетический вид придомовой территории. Фактическая ситуация, складывающаяся на территориях многих пешеходных пространств, требует принудительного ограничения доступа для автомобилей без ущерба для пешеходов, в особенности для их маломобильных категорий.

Наиболее острой является проблема автостоянок в существующей застройке, у объектов массового посещения (торговые центры, культурно-зрелищные объекты и т.д.), поэтому при проектировании новых объектов с большим притяжением транспорта необходимо предусматривать нормативное количество машино-мест на автостоянках в соответствии с городскими нормативами градостроительного проектирования.

В настоящее время нехватка парковочного пространства наблюдается в основной части города Зеленодольска по основным улицам: Паратская, Гоголя, Татарстан, Ленина, Октябрьская, Жуковского, Белинского, Привокзальная, Новостроительная, Озерная, Столичная, Королева, Гайдара, Карла Маркса. Вблизи данных улиц рекомендуется двукратное увеличение парковочного пространства. Проблемы с недостаточной вместимостью парковочных пространств отмечены в местах, перечисленных в таблице 4.

Таблица 4 – Дефицит мест для стоянки и остановки автомобилей

Местоположение	Дополнительно требуемое количество машино-мест, ед.
Вдоль завода «Позис» им. Серго	40
Вдоль промзоны по ул. Волжская и Привокзальная	30
В районе станции Краснозаринск по ул. Волжская	30
В районе городского пляжа	50
На учебно-спортивной базе «Маяк»	50
Перед зданиями больницы (ул. Гоголя 1)	40
Вдоль ул. Королева возле Детской поликлиники №2 и Городской поликлиники №3	30
Всего	270

В центре внимания при развитии существующего парковочного пространства на территории города Зеленодольск организация парковок открытого хранения на улично-дорожной сети (в т.ч. посредством уширения проезжей части), строительство плоскостных внеуличных парковок закрытого типа, устройство подземных многоярусных паркингов. Перехватывающие парковки также могут иметь самый разный масштаб и реализацию. Такие парковки могут организовываться как в виде небольших плоскостных парковок, так и в виде многоэтажных паркингов большой емкости.

Увеличение парковочных мест на территории города Зеленодольск целесообразно реализовать с привлечением частных инвестиций, в том числе на основе реализации проектов государственно-частного партнерства.

В связи с ростом автомобилизации хранение и парковка личных ТС становится серьезной градостроительной проблемой. Решение проблемы размещения транспортных средств в соответствии с Генеральным планом г. Зеленодольска можно свести к следующим мерам:

- развитие системы общественного транспорта, как альтернатива индивидуальному;
- развитие инфраструктуры для активных способов передвижения (пешком, веложвижение);
- обеспечение объектов массовых посещений автостоянками необходимой ёмкости;
- строительство подземных и многоэтажных гаражей на существующей территории г. Зеленодольска и на территории нового строительства.

Открытые стоянки для временного хранения легкового автотранспорта следует предусматривать из расчета не менее, чем для 70 % расчетного парка индивидуальных легковых автомобилей. На первую очередь строительства на месте многоэтажных гаражей можно разместить открытые автостоянки.

Для исключения несанкционированного использования газонов для кратковременного хранения автомобилей, в специально отведенных местах перспективно использовать экологические парковки (экопарковки), представляющих собой – территории для парковки автотранспортных средств, засеянные газонной травой и укрепленные газонной решеткой, которая предотвращает повреждение корневой системы растений автомобильными шинами, сохраняя эстетичный вид участка.

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

Устойчивое функционирование транспортной системы г. Зеленодольск на период до 2030 года напрямую зависит от развитости системы пассажирского транспорта общего пользования. На расчетный срок городскому транспорту общего пользования, осуществляющему основной объем пассажирских перевозок в городе, принадлежит ключевая роль в транспортном обслуживании повседневной жизнедеятельности населения. В перегруженных автотранспортом городских районах основное преимущество городского пассажирского транспорта – это значительно (в десятки раз) более высокая провозная способность, чем одиночных легковых автомобилей. С учетом этого обстоятельства доминирующим средством перемещения населения в городе Зеленодольске наряду с немоторизованными способами передвижения на период до 2035 года должен стать общественный пассажирский автотранспорт, который должен быть, привлекательным, доступным и безопасным.

Пассажирские перевозки обеспечивает ООО «Зеленодольске пассажирское автотранспортное предприятие». В группу предприятий входят: ООО «ЗПАТП» (проведение технического обслуживания и ремонта автотранспорта); ООО «Экспресс» (городские, пригородные и межмуниципальные перевозки); ООО «Пригород» (заказные, межмуниципальные и межреспубликанские перевозки); ООО «АвтоТранс» (школьные перевозки); ООО «Седьмое ЧАТО» (обслуживание пассажиров услугами автовокзалов и автостанций).

Общая площадь базы составляет 28 300 кв.м. и представлена зданием административного корпуса, механизированной мойкой автомобилей, крытой стоянкой, отдельными большими корпусами зоны технического обслуживания (ТО-1, ТО-2), цехом восстановления изношенных деталей, моторным цехом, кузовным цехом, зоной текущего ремонта, цех покраски автомобилей.

Ремонтная база имеет сертификат соответствия № ДСАТ RU.OC031.TO0505.

Подвижной состав автопарка составляет 106 единиц техники, из них:
53 – автобусы большого класса (НефАЗ, HYUNDAI, HIGER);
37 – автобусы среднего класса (ПАЗ, HYUNDAI);
16 – автобусы малого класса (IVECO, FORD, PEUGEOT, CITROEN).

Осуществляется постепенный переход автопарка на газомоторное топливо, что позволит улучшить экологическую обстановку на улицах города и района. Сейчас насчитывается 39 автобусов на метане и пропане, что составляет 36,8% от общей численности автопарка.

Все автобусы оснащены системой спутниковой навигации «ГЛОНАСС».

В рамках реализации проекта «Безопасность на пассажирских перевозках» в автобусах установлены видеокамеры и автомобильные видеорегистраторы для ведения видеонаблюдения в салоне и за обстановкой на дороге.

Многие автобусы являются низкопольными, что облегчает перевозку пассажиров с ограниченными физическими возможностями. Также автобусы оборудованы откидным пандусом и специальным фиксирующим устройством, предотвращающим смещение инвалидной коляски.

На сегодняшний день действуют договора с Министерством транспорта и дорожного хозяйства РТ на перевозки пассажиров по межмуниципальным маршрутам; с Исполнительным комитетом города Зеленодольска и Зеленодольским муниципальным районом на право осуществления пассажирских перевозок по городским, пригородным (муниципальным) маршрутам, проходящих по территории Зеленодольского муниципального района.

В настоящее время по улицам и автомобильным дорогам в городе Владимире организовано движение автомобильного общественного пассажирского транспорта, работают также такси, которые предоставляют услуги по перевозке пассажиров.

Существующие автобусные регулярные маршруты движения, организованные в городской черте Владимира, имеют многофункциональный характер: один и тот же маршрут, как правило, обеспечивает многофункциональные связи, ориентированные на обеспечение реализации трудовых, учебных и культурно-бытовых корреспонденций.

Параметры движения маршрутного транспорта (автобусов) в г. Зеленодольск представлены в таблице 5.

Таблица 5 – Параметры движения маршрутного транспорта

№ п/п	Маршрут	Расписание
1	№ 1 "Колхозный рынок - ул. Новая"	Пункт отправления: Колхозный рынок Время: с 5.10 до 8.30 интервал 10 мин., с 8.30 до 12.10 интервал 15 мин., с 12.10 до 18.30 интервал 10 мин., 19.00, 19.25, 19.50, 20.10, 20.30

№ п/п	Маршрут	Расписание
		Пункт отправления: ул. Новая Время: с 5.35 до 8.55 интервал 10 мин., с 8.55 до 12.35 интервал 15 мин., с 12.35 до 18.55 интервал 10 мин., 19.25, 19.50, 20.15, 20.35, 20.55
2	№ 2 "Колхозный рынок - пр. Строителей"	Пункт отправления: Колхозный рынок Время: 5.00, 5.20, 5.40, 5.50, 5.55, далее каждые 5 мин. до 20.30, 20.40, 20.55, 21.10, 21.30, 21.45, 22.00
		Пункт отправления: пр. Строителей Время: 5.25, 5.45, 6.05, 6.15, 6.25, далее каждые 5 мин. до 20.55, 21.05, 21.15, 21.35, 21.55, 22.10, 22.25
3	№ 1В "Ж/д вокзал - Дом ветеранов" (пос. Васильево)	Пункт отправления: Ж/д вокзал Время: 5.35, 5.55 с 6.05 до 18.40 интервал 10-15 мин., 19.25, 19.30, 20.00, 20.20
		Пункт отправления: Дом ветеранов Время: 5.20, 5.40 с 5.50 до 18.10 интервал 10-15 мин., 18.50, 19.05, 19.35, 19.50.
4	№ 2В "Ж/д вокзал - Сосновый бор" (пос. Васильево)	Пункт отправления: Ж/д вокзал Время: 7.10, 7.55, 8.45, 9.30, 11.25, 12.05, 12.55, 13.55, 14.45, 16.30, 17.15, 18.05, 19.00, 19.37
		Пункт отправления: Сосновый бор Время: 6.25, 7.30, 8.15, 9.10, 9.55, 11.45, 12.30, 13.20, 14.20, 15.10, 16.50, 17.37, 18.30, 19.17
5	№ 4 "Механический колледж - Колхозный рынок - автовокзал "Мирный" - "Эссен"	Пункт отправления: Механический колледж Время: 5.10, 5.30, 5.50, с 6.00 до 20.00 интервал не более 8 мин., 20.15, 20.30, 20.45, 21.00, 21.30
		Пункт отправления: Эссен Время: 5.40, 6.00, 6.20, с 6.30 до 20.30 интервал не более 8 мин., 20.45, 21.00, 21.15, 21.30, 22.00
6	№ 6 "Механический колледж - Колхозный рынок - автовокзал "Мирный" - м-н Волна - "Позис"	Пункт отправления: Колхозный рынок Время: 5.00, 5.20, 5.40, 6.00, с 6.12 до 20.30 интервал не более 10 мин., 20.40, 21.00, 21.20
		Пункт отправления: Позис Время: 5.40, 6.00, 6.20, 6.40, с 6.52 до 21.10 интервал не более 10 мин., 21.20, 21.40, 22.00
7	"Колхозный рынок - Садовое общество "70 лет Октября" (действует на период пользования дачными участками)	Выходные дни Пункт отправления: Колхозный рынок Время: 7.00 (по маршруту №2), 8.00 (по маршруту №6), 9.30 (по маршруту №2), 13.00 (по маршруту №2), 16.10 (по маршруту №6), 18.30 (по маршруту №6) Пункт отправления: Садовое общество

№ п/п	Маршрут	Расписание
		<p>Время: 7.30 (по маршруту №2), 8.40 (по маршруту №6), 10.00 (по маршруту №2), 13.30 (по маршруту №2), 16.50 (по маршруту №6), 19.10 (по маршруту №6)</p> <p>Будние дни Пункт отправления: Колхозный рынок Время: 6.30 (по маршруту №6), 8.30 (по маршруту №2), 13.00 (по маршруту №6), 15.30 (по маршруту №2), 17.45 (с пр. Строителей) Пункт отправления: Садовое общество Время: 9.00 (по маршруту №2), 13.30 (по маршруту №6), 16.10 (по маршруту №2), 19.00 (по маршруту №2)</p>
8	№ 104 "Зеленодольск - Казань"	Пункт отправления: Зеленодольск (колхозный рынок) в среднем каждые 20 минут Пункт отправления: Зеленодольск (автовокзал) в среднем каждые 30 минут Пункт отправления: Казань в среднем каждые 20 минут
9	№ 402 "Зеленодольск - ПГТ Васильево"	Пункт отправления: Зеленодольск (колхозный рынок) в среднем каждые 25 минут Пункт отправления: ПГТ Васильево (ж/д вокзал) в среднем каждые 25 минут
10	№ 403 "Зеленодольск - Волжск"	Пункт отправления: Зеленодольск (колхозный рынок) в среднем каждые 10 минут Пункт отправления: Волжск в среднем каждые 10 минут
11	№ 405 "Зеленодольск - Уразла"	Пункт отправления: Зеленодольск (колхозный рынок) Время: 5.10, 8.55, 12.00, 16.30 Пункт отправления: Уразла Время: 6.35, 10.25, 13.25, 17.30
12	№ 552 "Зеленодольск - Кульбаши - Мемдель - Казань"	Пункт отправления: Зеленодольск (колхозный рынок) Время: 5.00 Пункт отправления: Кульбаши Время: 6.15, 10.05, 13.30, 17.35 (в Зеленодольск) Пункт отправления: Мемдель Время: 6.00, 9.50, 13.20, 17.20 (в Зеленодольск) Пункт отправления: Казань (Северный вокзал) Время: 8.15, 12.00, 16.00
13	№ 554 "Зеленодольск - Бишня - Казань"	Пункт отправления: Зеленодольск (колхозный рынок) Время: 6.00 Пункт отправления: Бишня Время: 7.20, 12.00, 15.45 Пункт отправления: Казань (Северный вокзал) Время: 10.05, 14.10, 17.30 Пункт отправления: Мемдель Время: 18.45 (в Зеленодольск) Пункт отправления: Кульбаши Время: 18.55 (в Зеленодольск)
14	"Зеленодольск - Соль-Илецк"	Регулярные рейсы осуществляются только летом Отправление - еженедельно с автовокзала "Мирный".

Маршрутная сеть г. Зеленодольска показана на рисунке 7, картограмма пассажиропотоков на рисунке 8.

В таблице 6 приведены данные по пассажиропотоку на существующих маршрутах перевозок пассажиров.

Показатели пассажиропотока говорят об востребованности местным населением пассажирских перевозок общественным автомобильным транспортом и удовлетворительном качестве предоставляемых услуг.

Вместе с этим, происходящие изменения спроса на передвижения в г. Зеленодольск свидетельствуют о том, что неуклонно увеличивается доля населения, удовлетворяющая свои потребности в передвижениях на индивидуальных автомобилях. В связи с этим необходима разработка и внедрение мер, направленных на повышение привлекательности общественного пассажирского транспорта и его инфраструктуры, расширение спектра оказания услуг по перевозкам пассажиров социальной группы населения, а именно:

- дальнейшее развитие систем информационной поддержки пассажиров общественного транспорта по планированию и построению маршрутов поездок (мобильные приложения, интегрированные информационные табло на остановках и в подвижном составе, системы навигации и маршрутного ориентирования пассажиров);

- экологизация системы общественного транспорта (применение энергосберегающих технологий в пассажирских перевозках, включая использование энергосберегающих типов подвижного состава и оптимизация работы транспортных средств на маршрутах перевозок);




- эстетизация системы общественного транспорта (обеспечение ее гармоничного сопряжения с архитектурной средой города посредством обустройства остановочных павильонов, внедрения единой системы навигации и маршрутного ориентирования пассажиров, выравнивание горизонтальной плоскости посадочной площадки до уровня низкопольного подвижного состава, модернизация наружного освещения и т.д.)

- обновление парка используемого подвижного состава вследствие его неудовлетворительного технического состояния, непригодности к перевозке маломобильных групп населения и инвалидов, велосипедов.

Преимущественное развитие системы городского пассажирского транспорта является главным принципом развития транспортной системы г. Зеленодольск.

Общественный пассажирский транспорт Зеленодольска должен стать привлекательной альтернативой личному автомобилю для целевых поездок и одновременно с этим устойчиво и эффективно выполнять базовую функцию поддержания транспортного единства городской территории.

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

-  НИЗКАЯ ИНТЕНСИВНОСТЬ ПАССАЖИРОПОТОКОВ
-  СРЕДНЯЯ ИНТЕНСИВНОСТЬ ПАССАЖИРОПОТОКОВ
-  ОСТАНОВОЧНЫЙ ПУНКТ
- 70%** НАПОЛНЯЕМОСТЬ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

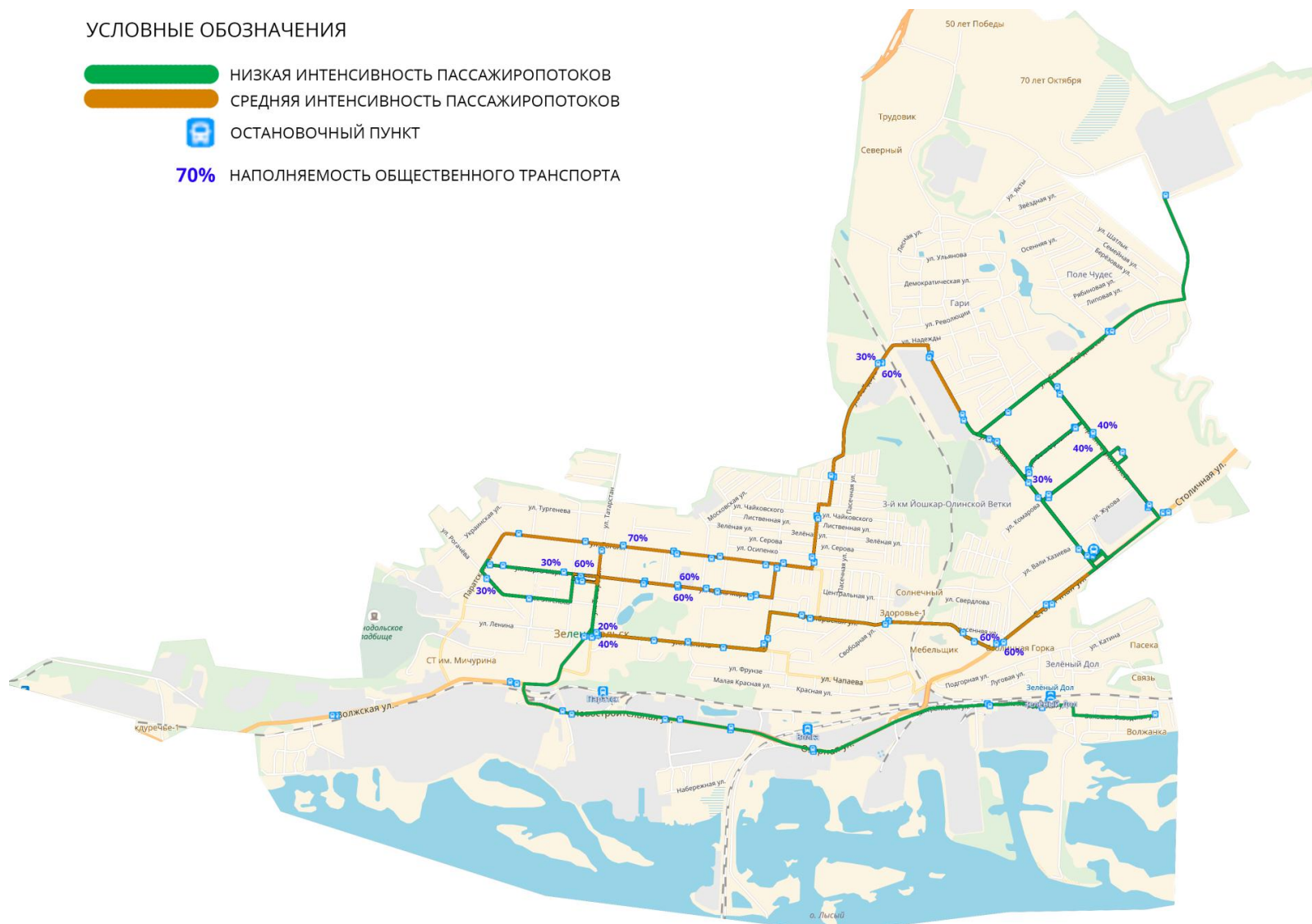


Рисунок 8 – Картограмма пассажиропотоков в г. Зеленодольск

Таблица 6 - Сведения по пассажиропотоку на маршрутах движения пассажирского автомобильного транспорта

№ маршрута	Наименование маршрута	Тип ТС	Марка автобуса	Год выпуска	Пассажиропоток, тыс. пасс.				
					2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год
1	Колхозный рынок - ул. Новая	средней вместимости	ПАЗ 320402-03	2011	424,4	433,8	409,5	391,4	432,7
			ПАЗ 32054	2016					
2	Колхозный рынок - Проспект Строителей	большой вместимости	НефАЗ 5299-30-51	2014	2715,1	2 734,4	2 730,9	3 099,9	3 276,5
			НефАЗ 5299-30-32	2012					
4	Механический колледж - Автовокзал - ЭССЕН	малой вместимости	Ивеко 2227ut	2010	376,4	387,3	403,2	509,1	628,4
			И веко 2227ut	2011					
			Ивеко 2227us	2013					
6	Механический колледж - Автовокзал - мкр. Волна	малой, средней вместимости	Ивеко 2227us	2013	1 003,5	1 073,4	1 076,2	1 106,6	1 178,4
			Ивеко 2227ut	2011					
			ПАЗ 32054	2017					
			ПАЗ 32054	2014					
			ПАЗ 32054	2016					
Сады	70 лет Октября	средней, большой вместимости	НефАЗ 5299-30-51	2014	7,3	21,2	9,4	13,0	11,2
			НефАЗ 5299-20-32	2010					
			ПАЗ 320302-08	2014					
			ПАЗ 320402-03	2011					
104	Казань - Зеленодольск	большой вместимости	Hyundai universe	2012	2 140,9	2 118,1	2 080,7	2 244,2	2 399,6
			НефАЗ 5299-11-31	2015					
			НефАЗ 5299-11-32	2012					
110	Васильево - Осиново - Казань	малой, средней	ПАЗ 320302-08	2014	387,4	392,1	406,1	449,9	492,1
			ПАЗ 32054	2014					

№ маршрута	Наименование маршрута	Тип ТС вместимости	Марка автобуса	Год выпуска	Пассажиропоток, тыс. пасс.				
					2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год
117	Казань - Новая Тура	большой вместимости	ПАЗ 4234-05	2016	0,0	0,0	113,2	253,9	187,9
			НефАЗ 5299-20-32	2010					
			НефАЗ 5299-30-32	2012					
402	Зеленодольск - Васильево	средней вместимости	НефАЗ 5299-30-51	2014	662,6	651,6	583,1	547,0	554,7
			ПАЗ 320302-08	2014					
			ПАЗ 320402-03	2010					
			ПАЗ 320402-03	2011					
			ПАЗ 320402-03	2012					
			ПАЗ 32054	2014					
ПАЗ 4234-05	2013								
405	Зеленодольск - Уразла	большой	Higer KL6109GH	2012	44,2	40,5	42,8	49,0	53,8
		вместимости	НефАЗ 5299-30-51	2014					

2.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Существующая транспортная система города Зеленодольск требует всё большего развития транспортных связей, оптимизации и повышения их эффективности и безопасности, обеспечения кратчайшей и прямой доступности объектов городской инфраструктуры, использования мобильных и экологичных транспортных средств на период до 2030 года.

В настоящее время улично-дорожная сеть г. Зеленодольск характеризуется недостаточным развитием инфраструктуры для немоторизированных способов передвижения населения. В связи с этими обстоятельствами выделяются следующие основные направления совершенствования организации пешеходного и велосипедного движения:

1) Обеспечение самостоятельных (конструктивно обособленных) путей для движения людей вдоль улиц и дорог (по благоустроенным тротуарам и пешеходным дорожкам), устройство пешеходных ограждений и применение других физических мер ограничения доступа, направленных на предотвращение случайного или намеренного проникновения транспортных средств на территорию пешеходных пространств (малые архитектурные формы, зеленые насаждения, направляющие устройства и т.д.).

2) Создание велотранспортной инфраструктуры (велодорожек и велопарковок) в поселении.

На расчетный срок актуально предусмотреть построение целостной системы велодвижения (системы взаимосвязанных веломаршрутов).

Одной из проблем, которая сдерживает развитие велосипедного транспорта в поселении – отсутствие достаточного количества оборудованных мест для парковки велосипедов. Кроме того, в существующих условиях велосипедисты зачастую пользуются обычными дорогами без специально выделенного для них пространства. Вследствие отсутствия велопарковок в случае, когда можно было совершить поездку на велосипеде, жители используют автомобильный и общественный транспорт.

Развитие велотранспорта позволяет сократить заторы на улично-дорожной сети и ведет к значительно более эффективному использованию дорожного пространства. Велосипедное движение делает общественное пространство в целом более благоприятным для жителей.

Велотранспорт в поселении может активно использоваться не менее 7 месяцев в году. Активная велосипедизация на период до 2030 года позволит решить ряд транспортных, социальных и экологических проблем поселения:

- снизится необходимость в создании и наращивании общественного транспорта, уменьшится зависимость населения от автотранспорта, особенно в перемещениях на ближние расстояния;
- увеличится мобильность местного населения;
- будет устранён недостаток связанности между соседними поселениями;
- снизится потребность в парковках автомобилей;
- уменьшится негативное влияние автотранспорта на окружающую среду;

повысится эффективность использования существующей улично-дорожной сети за счет более широкого использования маломерных и немоторизованных велотранспортных средств;

сократится тяжесть последствий от ДТП, поскольку велодвижение представляет меньшую опасность, чем перемещения на автотранспорте.

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

Существующая схема организации транзитной транспортировки грузов через территорию города Зеленодольск приводит к интенсивному движению грузовых автомобилей, в том числе в наиболее напряженные периоды суток. Это негативно сказывается на уровне загрузки улично-дорожной сети и безопасности дорожного движения. Отмечается нехватка количества организованных стоянок для грузовых автомобилей и существует потребность упорядочивания парковки данных транспортных средств.

Большой грузовой транспорт проходит по магистральным улицам города Зеленодольск.

В рамках повышения транспортной связанности правого и левого берегов Зеленодольского муниципального района актуально строительство автомобильного моста через р. Волга соединяющего г. Зеленодольск – пгт. Нижние Вязовые. Строительство автомобильного моста через р. Волга в районе г. Зеленодольска усилит транспортную связь Зеленодольск – Нижние Вязовые – Нурлаты – Утяшки – Русские Наратлы и далее выход в Кайбицкий район.

В Зеленодольске в прямом и обратном направлении «Волжск – Казань» по ул. Волжская, ул. Ленина, Октябрьская, ул. Йошкар-Олинская, ул. Столичная либо по ул. Волжская, ул. Новостроительная, ул. Озерная, ул. Столичная ежедневно в утренний час-пик проходит около 600 ед. транзитного транспорта в сторону Волжска и около 900 ед. транзитного транспорта в сторону Казани. Мост по ул. Новостроительная и Озерная через железнодорожные пути находится в аварийном состоянии. При его перекрытии во время ремонта будут перегружены ул. Йошкар-Олинская, Октябрьская, Чапаева, повороты с ул. Столичная.

Отсутствие моста через р. Волга в г. Зеленодольск увеличивает время пассажиро- и грузообмена между населенными пунктами Зеленодольского района, транзитный транспорт вынужден перемещаться по городским улицам.

По части коммунальной и дорожной технике следует отметить существенный общий износ используемых транспортных средств, вспомогательных средств и механизмов. Для качественного выполнения работ по содержанию улично-дорожной сети востребовано обновление парка спецтехники на расчетный срок.

2.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения

К настоящему времени в Российской Федерации сложилась и устойчиво функционирует государственная система обеспечения безопасности дорожного движения (БДД), являющаяся неотъемлемой частью социально-экономической инфраструктуры общества и составляющим элементом обеспечения национальной общественной безопасности. В качестве основного метода снижения дорожно-транспортной аварийности и тяжести ее последствий эффективно используется программно-целевой подход к решению проблем обеспечения БДД, осуществляемый через формирование, реализацию и пролонгирование федеральной, региональных и муниципальных целевых программ по повышению БДД.

На федеральном уровне принята и реализуется ФЦП «Повышение БДД в 2013–2020 годах», утвержденная Постановлением Правительства Российской Федерации от 03.10.2013 года № 864. При этом эффективность реализации федеральной и региональной целевой программы характеризуется степенью достижения целевых показателей и индикаторов: количество погибших в ДТП; количество погибших в ДТП детей; социальный риск (число погибших в ДТП на 100 тыс. населения); транспортный риск (число лиц, погибших в ДТП на 10 тыс. транспортных средств).

На региональном уровне реализуются мероприятия по повышению безопасности дорожного движения в Республике Татарстан в рамках Подпрограммы «Повышение БДД в Республике Татарстан» государственной программы «Развитие транспортной системы Республики Татарстан на 2014–2022 годы».

Основой для оценки степени обеспеченности безопасности дорожного движения послужили статистические данные по ДТП и тяжести их последствий (рисунок 9).

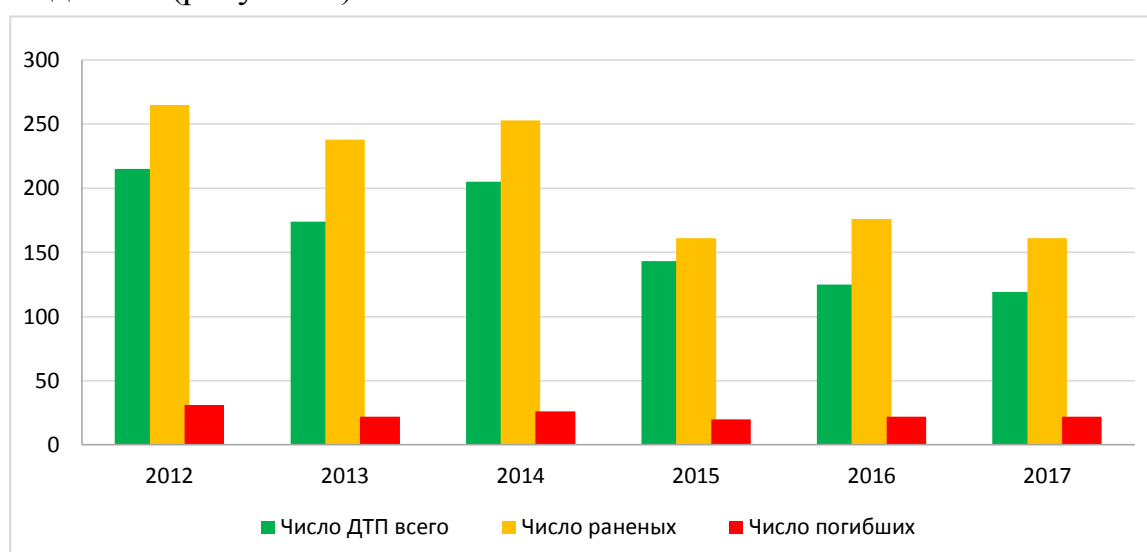


Рисунок 9 – Динамика учетных ДТП, погибших и раненых на территории Зеленодольского муниципального района за период с 2012 по 2017 гг.

По состоянию на 2017 год уровень автомобилизации в Зеленодольском районе составил 225 единиц транспортных средств на 1 тыс. населения. Рост численности автопарка за последние годы привел к существенному изменению характеристик и усложнению условий дорожного движения, что повышает аварийные риски.

Сведения по статистике ДТП на улично-дорожной сети города Зеленодольска приведены в таблице 7.

По результатам анализа мест совершения ДТП следует сделать вывод о том, что наиболее опасные участки расположены на опорной дорожной сети города, в состав которой входят улицы и дороги с наибольшей пропускной способностью и допускающие движение автомобилей с потенциально-опасными скоростями.

Основным направлением работы по развитию дорожно-транспортной инфраструктуры, способным улучшить ситуацию с аварийностью в г. Зеленодольск является:

- реализации некапиталоемких мероприятий, связанных преимущественно с выполнением работ по содержанию, обустройству и ремонту дорожной сети (установка и изменение режимов работы светофоров, пешеходных ограждений, устройство дублирующих знаков, изменение организации движения транспорта, нанесение вертикальной разметки, устройство дополнительного наружного освещения, устройство шумовых полос, перенос остановок общественного транспорта, разделение встречных потоков осевым барьерным ограждением, поверхностная обработка проезжей части для увеличения коэффициента сцепления, устройство искусственных дорожных неровностей и др.), развитие системы видеофиксации нарушений ПДД;

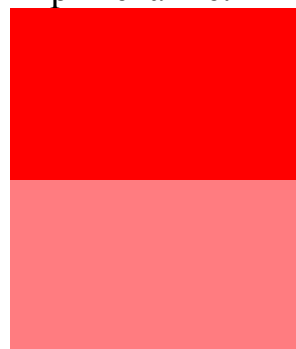
- развития сети дорог, улучшение состояния дорожного покрытия, и устранения перегрузок на дорожной сети путем нового строительства и реконструкции дорог и дорожных сооружений.

Таблица 7 – Статистические данные по ДТП на улично-дорожной сети г. Зеленодольск за период с 2012 по 2017 годы

№ п/п	2012		2013		2014		2015		2016		2017	
	Наименование дорог и улиц города	ДТП-Погибло-Ранено	Наименование дорог и улиц города	ДТП-Погибло-Ранено	Наименование дорог и улиц города	ДТП-Погибло-Ранено	Наименование дорог и улиц города	ДТП-Погибло-Ранено	Наименование дорог и улиц города	ДТП-Погибло-Ранено	Наименование дорог и улиц города	ДТП-Погибло-Ранено
1	ул. Гоголя	16-0-22	ул. Гоголя	13-1-16	ул. Столичная	17-1-19	ул. Ленина	9-0-11	ул. Столичная	9-2-9	ул. Королева	5-0-10
2	ул. Столичная	15-6-12	ул. Ленина	12-0-14	ул. Ленина	10-1-9	ул. Столичная	7-1-7	ул. Гоголя	6-0-8	ул. Ленина	5-0-5
3	ул. Королева	14-0-14	ул. Королева	7-1-8	ул. Королева	10-0-11	ул. Татарстан	5-1-4	ул. Рогачева	3-0-4	ул. Гоголя	4-0-5
4	ул. Ленина	12-0-16	ул. Столичная	7-0-10	ул. Гоголя	4-0-4	ул. Заикина	5-0-5	ул. Королева	2-1-1	ул. Столичная	3-0-4
5	ул. К.Маркса	5-0-7	ул. Гайдара	3-0-5	ул. Гайдара	3-0-6	ул. Гоголя	3-0-4	ул. Ленина	2-0-2	пр-кт Строителей	3-0-3
6	ул. Паратская	4-0-5	ул. Космосомольская	3-0-3	ул. К.Маркса	3-0-4	ул. Королева	3-0-3	ул. Комарова	2-0-2	ул. Октябрьская	2-0-4
7	ул. Космосомольская	3-0-3	ул. Паратская	2-0-3	ул. Комарова	3-0-3	ул. Тургенева	2-0-2	пр-кт Строителей	2-0-2	ул. Заикина	2-0-2
8	ул. Октябрьская	3-0-3	ул. Озерная	2-0-3	ул. Татарстан	2-0-2	ул. Комарова	2-0-2	ул. Татарстан	1-0-2	ул. Волжская	1-0-1
9	ул. Волжская	2-0-4	ул. К.Маркса	2-0-2	ул. Б. Заводская	2-0-2	д. Ширданы	1-3-0	ул. Б. Заводская	1-0-1	ул. К.Маркса	1-0-1
10	ул. Засорина	2-0-2	ул. Татарстан	2-0-2	ул. Заикина	2-0-2	ул. Молодежная	1-2-1	ул. Паратская	1-0-1	ул. Паратская	1-0-1
11	ул. Заикина	2-0-2	ул. Энгельса	2-0-2	ул. Б. Урманче	2-0-2	ул. Гайдара	1-0-2	ул. Жуковского	1-0-1	ул. Жуковского	1-0-1
12	пр-кт Строителей	2-0-2	ул. Заикина	2-0-2	ул. Озерная	2-0-2	ул. К.Маркса	1-1-0	ул. Йошкар-Олинская	1-0-1	ул. Космосомольская	1-0-1
13	ул. К.Насыри	1-1-0	ул. Тургенева	2-0-2	д. Ширданы	2-0-2	ул. Паратская	1-0-1	ул. Новостроительная	1-0-1	ул. Сайдашева	1-0-1
14	ул. Гайдара	1-1-0	ул. Чайковского	1-0-2	ул. Волжская	1-0-1	ул. Жуковского	1-0-1	ул. Октябрьская	1-0-1		
15	ул. Б. Заводская	1-0-2	ул. Новая	1-0-2	ул. Паратская	1-0-1	ул. Космосомольская	1-0-1	ул. Гагарина	1-0-1		
16	ул. Новостроительная	1-0-2	ул. Б. Заводская	1-0-1	ул. Жуковского	1-0-1	ул. Сайдашева	1-0-1	ул. Кооперативная	1-0-1		
17	ул. Привокзальная	1-0-2	ул. Новостроительная	1-0-1	ул. Космосомольская	1-0-1	ул. Подгорная	1-0-1	ул. Гайдара	1-0-1		
18	ул. Татарстан	1-0-1	ул. Б. Урманче	1-0-1	ул. Октябрьская	1-0-1	ул. Мичурина	1-0-1	ул. Декабристов	1-0-1		
19	ул. Космонавтов	1-0-1	ул. Футбольная	1-0-1	ул. Сайдашева	1-0-1	ул. Почтовая	1-0-1	ул. Хазиева	1-0-1		
20	ул. Сайдашева	1-0-1	ул. Фрунзе	1-0-1	ул. Гагарина	1-0-1	ул. Чехова	1-0-1	ул. Дзержинского	1-0-1		
21	ул. Комарова	1-0-1	ул. Подгорная	1-0-1	пр-кт Строителей	1-0-1	ул. Ульянова	1-0-1				

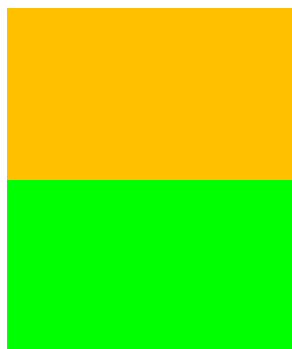
№ п/п	2012		2013		2014		2015		2016		2017	
	Наименование дорог и улиц города	ДТП-Погибло-Ранено	Наименование дорог и улиц города	ДТП-Погибло-Ранено	Наименование дорог и улиц города	ДТП-Погибло-Ранено	Наименование дорог и улиц города	ДТП-Погибло-Ранено	Наименование дорог и улиц города	ДТП-Погибло-Ранено	Наименование дорог и улиц города	ДТП-Погибло-Ранено
22	ул. Первомайская	1-0-1	ул. Металлистов	1-0-1	ул. Футбольная	1-0-1	ул. Чапаева	1-0-1				
23	ул. Союзная	1-0-1			ул. Кооперативная	1-0-1	ул. Революции	1-0-1				
24	ул. Степная	1-0-1			ул. Лесная	1-0-1	ул. Машиностроителей	1-0-1				
25					ул. Рогачева	1-0-1						
26					ул. Стахановская	1-0-1						
27					ул. Гаринская	1-0-1						
28					ул. Тимирязева	1-0-1						
29					ул. Чапаева	1-0-1						

Примечание:



– совершено свыше 15 ДТП с пострадавшими;

– совершено от 10 до 15 ДТП с пострадавшими;



– совершено от 5 до 10 ДТП с пострадавшими ;

– совершено от 1 до 5 ДТП с пострадавшими ;

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

С ростом уровня автомобилизации населения в г. Зеленодольск отмечается увеличение выбросов загрязняющих веществ от передвижных источников загрязнения, что негативно сказывается на жизнедеятельности местного населения.

Происходящие изменения в сторону стремительной автомобилизации населения приводят к обострению проблем задержек и заторов, загрязнения окружающей среды, отчуждения сельских территорий и многих других, что приводит к ухудшению качества жизни местного населения поселения.

Рост автомобильного парка привел не только к нарастанию загрязнения атмосферного воздуха, но и к увеличению специфичных отходов от транспортных средств, которые не только захламляют территории селитебных и рекреационных зон, но в ряде случаев служат источниками загрязнения земель и водоемов токсичными веществами. На прилегающих территориях к автомобильным дорогам вода, почва и растительность являются носителями ряда канцерогенных веществ. При этом большинство отходов от автотранспортных средств являются ценным источником вторичных материальных ресурсов, которые должны подвергаться рециклингу.

Основным мероприятием, позволяющим оградить сложившуюся жилую застройку в г. Зеленодольск от негативного шумового воздействия автотранспорта, является создание шумозащитного озеленения. Актуально максимально озеленить территорию вдоль существующих улиц.

Одним из направлений в работе по снижению негативного влияния автотранспорта на загрязнение окружающей среды является расширение использования альтернативного топлива – сжатого и сжиженного газа, благоустройство дорог, контроль работы двигателей, развитие инфраструктуры для активных способов передвижения населения (пешком, велосождение) и инфраструктуры и систем общественного транспорта, обладающего высокой провозной способностью.

2.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры

Условия для развития и размещения транспортной инфраструктуры в г. Зеленодольск являются пригодными для транспортно-градостроительного освоения и имеют ограничения и сложности, связанные с наличием исторически сложившейся капитальной застройки, объектов культурного и исторического наследия и естественных преград (водные препятствия, железная дорога и др.). Перспективы эффективного развития транспортной инфраструктуры г. Зеленодольск сдерживаются ограниченностью финансовых ресурсов и большими сроками реализации отдельных масштабных мероприятий.

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

Оценка действующей нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры в городе Зеленодольск свидетельствует об ее достаточности.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования город Зеленодольск разработана в соответствии с целями и проектными решениями, заложенными в Генеральном плане города на расчетный срок до 2030 года (первая очередь до 2020 года).

Внесение изменений и дополнений в действующие нормативно-правовые акты, а также разработка новых нормативных документов осуществляются в установленном порядке с учетом фактических потребностей, возникающих при строительстве и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в городе Зеленодольск.

Применение программно-целевого подхода, выраженного в разработке и реализации Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования город Зеленодольск на 2018-2030 годы, способствует эффективному определению, приоритизации и поэтапной реализации перечня мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в городе на расчетный срок.

2.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Финансирование содержания и развития объектов транспортной инфраструктуры в г. Зеленодольск осуществляется из средств государственного бюджета и внебюджетных источников.

Основная проблема, существующая при организации деятельности по развитию транспортной инфраструктуры в поселении, - это ограниченность финансовых ресурсов и поэтому транспортная система поселения недофинансирована. При этом результативность деятельности по развитию транспортной инфраструктуры во многом зависит от полноты и своевременности финансирования запланированных программных мероприятий, межведомственной и межтерриториальной координации действий в данной сфере.

В связи с этим необходимо продолжить практику, которая предусматривает, что развитие транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования осуществляется на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных с учетом уже принятых стратегических и программных решений и предусмотреть принцип бюджетирования, ориентированный на результат, в том числе с

привлечением внебюджетных средств (инвестор, государственно-частное партнерство).

3. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ГОРОДА ЗЕЛЕНОДОЛЬСК

3.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития города Зеленодольск

Прогноз социально-экономического и градостроительного развития опирается на возможности и предпосылки для преодоления кризисных явлений в экономике, использования выгодного положения г. Зеленодольск и Зеленодольского района, Республики Татарстан и страны в целом, курса государства на стимулирование рождаемости, роста продолжительности жизни, а также на расширение миграционного обмена как внутри района и страны, так и со стороны ближнего и дальнего зарубежья.

Прогнозирование численности населения на расчетный срок генерального плана основывается на достижении демографической устойчивости. Согласно прогнозу, выполненному в рамках генерального плана, численность населения г. Зеленодольска к 2030 году достигнет 106,2 тыс. человек. Основные технико-экономические показатели Генерального плана г. Зеленодольска на расчетный срок приведены в таблице 8.

Таблица 8 – Основные технико-экономические показатели Генерального плана г. Зеленодольск на расчетный срок

№ п/п	Наименование показателя	Единица изм.	Расчетный срок (2030 г.)
1	Население		
1.1	Численность населения	тыс. чел.	106235
2	Жилищный фонд		
2.1	Жилищный фонд - всего	тыс. кв. м	2846,1
2.2	Из общего объема жилищного фонда:		
	– многоэтажная застройка	тыс. кв. м.	2514,0
	– индивидуальная застройка	тыс. кв. м.	332,1
2.3	Убыль жилищного фонда – всего	тыс. кв. м.	100,6
2.4	Существующий сохраняемый жилищный фонд	тыс. кв. м.	1776,5
2.5	Новое жилищное строительство – всего, в т.ч.	тыс. кв. м.	1069,6
	– многоквартирное	тыс. кв. м.	999,0
	– индивидуальное	тыс. кв. м.	70,6
2.6	Средняя обеспеченность населения общей площадью квартир	кв. м./чел.	26,8
3	Объекты социального и культурно-бытового обслуживания населения		
3.1	Детские дошкольные учреждения	место	4834
3.2	Общеобразовательные школы	место	14689
3.3	Внешкольные учреждения	место	1598

3.4	Больницы	койка	1843
3.5	Поликлиники	пос./см.	3186
3.6	Учреждения культуры и искусства	место	7436
3.7	Физкультурно-спортивные сооружения	кв.м.пола	11544
3.8	Бассейны	кв.м.зеркала ла воды	2125
4.	Транспортная инфраструктура		
4.1	Протяженность магистральных улиц и дорог - всего	км	47,8
4.2	Плотность магистральной УДС - в пределах застроенных территорий ГП	км/км ²	2,86

Мероприятия Генерального плана г. Зеленодольск обеспечивают:

- развитие ядра общегородского центра;
- дальнейшее формирование общегородского центра на территории центрального район и жилого района Мирный;
- формирование общественно-деловых центров в транспортных узлах - автостанции, железнодорожном вокзале, автовокзале;
- формирование системы многопрофильных и специализированных центров; развитие общественных функций на территориях, образующих фронт застройки главных улиц и площадей;
- создание уникальной полифункциональной городской среды, обеспечивающей широкий выбор видов деятельности для населения.

Согласно прогнозу, проведенному в рамках Генерального плана г. Зеленодольска, обеспеченность населения жильем достигнет в 2030 г. – 26,8 кв.м./чел. К 2030 году, при достижении прогнозной обеспеченности, в общей сложности потребуется 2846,1 тыс.кв.м. жилья.

Одновременно с освоением под жилищное строительство новых территорий должно осуществляться развитие улично-дорожной сети, в особенности внутри жилой застройки.

Для поддержания высоких темпов жилищного и промышленно-гражданского строительства требуется реализация стратегии опережающего развития транспортной инфраструктуры.

3.2 Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории города Зеленодольск

В основе оценки транспортного спроса на объекты тяготения лежат насущные потребности населения г. Зеленодольск в передвижении с трудовыми, культурно-бытовыми, туристическими и другими целями по видам используемого транспорта. Понимание изменений в работе городской транспортной инфраструктуры и прогноз динамики трансформации транспортных, пассажирских и пешеходных потоков заложены в основу разработки Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры города Зеленодольск.

Основными факторами роста пассажирооборота, грузооборота и транспортной подвижности населения являются достижение увеличения численности и деловой активности населения, роста реальных доходов физических и юридических лиц в городе Зеленодольск.

Увеличение доходов населения неизбежно приведет к дальнейшему росту транспортной подвижности и уровня автомобилизации, а также к интенсивности использования личных автомобилей (количеству и протяженности поездок за единицу времени). Все это обязывает развивать строительство и реконструкцию объектов транспортной инфраструктуры опережающими темпами, в особенности – дорожной инфраструктуры на территории поселения.

Росту перспективного пассажирооборота способствуют также применяемые меры государственной поддержки транспортного сектора, направленные на повышение ценовой доступности транспортных услуг для населения (субсидирование специальных тарифов на перевозку пассажиров общественным транспортом, сезонные скидки на билеты на железнодорожном транспорте и т.п.). В Республике Татарстан реализуется комплекс мер по оказанию государственной поддержки транспортным организациям и перевозчикам в целях обеспечения социально-значимых пассажирских перевозок, а также льготного проезда отдельным категориям граждан по территории республики.

При этом следует отметить принципиальные изменения в транспортном поведении населения г. Зеленодольск в последние годы, где имеет место тенденция к увеличению замещения массового общественного транспорта передвижениями на личных автомобилях при ежедневных поездках. Это свидетельствует об острой необходимости развития инфраструктуры общественного транспорта и повышения ее комфорта, привлекательности для пассажиров.

На расчетный срок прогнозируется, что структура транспортного спроса останется в неизменном виде, а структура транспортного предложения по видам внешнего транспорта изменится в сторону увеличения доли использования для поездок железнодорожного транспорта в связи с планируемой реализацией проекта ВСМ-2.

С учетом существующего потенциального спроса весьма актуально и перспективно развитие инфраструктуры для активных способов передвижения местному населению (пешком, велосодвижение).

3.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Прогноз развития транспортной инфраструктуры в г. Зеленодольск предусматривает реконструкцию и новое строительство транспортной инфраструктуры всех видов транспорта.

Развитие инфраструктуры внешнего транспорта является одним из наиболее актуальных стратегических направлений, позволяющих

территорий для строительства АЗС, в целях их размещения главным образом в развивающихся и новых районах.

Размещение СТО предполагается при строительстве многоуровневых гаражных комплексов, в их составе весь спектр услуг для транспорта (СТО, автомойку, ремонт, магазины автозапчастей). СТО проектируются из расчета 1 пост на 200 легковых автомобилей, для станций: на 10 постов - 1,0 га; на 15 постов - 1,5 га; на 25 постов - 2,0 га.

3.4 Прогноз развития дорожной сети

В сложившихся условиях прогнозируется реализация комплекса мероприятий по строительству новых и реконструкции существующих участков улично-дорожной сети с учетом необходимости снижения экономических, экологических, аварийных и социальных потерь в дорожном движении.

Развитие сети улиц и дорог г. Зеленодольска будет осуществляться в рамках организации удобных транспортных связей жилых территорий с местами приложения труда и центрами культурно-бытового обслуживания с учетом наиболее востребованных транспортных корреспонденций и направлений грузо- и пассажиропотоков, а также обеспечения пешеходной доступности объектов притяжения.

На расчетный срок Генеральным планом г. Зеленодольска предложены мероприятия по развитию улично-дорожной сети на территории нового жилищного строительства и строительство новых объектов (дорог, путепроводов) и реализация мероприятий по организации большого городского транспортного кольца, что увеличит разветвленность УДС и в значительной степени решит проблемы городской транспортной связи. Предполагается, что на расчетный срок общая протяженность магистральных дорог достигнет 47,8 км.

Мероприятия генерального плана г. Зеленодольска, в целях обеспечения полноценного обслуживания населения городским транспортом, предлагают усовершенствование существующей улично-дорожной сети г. Зеленодольска, развитие её на существующей территории города и территории нового строительства. Реконструкция и новое строительство дорог общегородского и районного значения:

реконструкция участков дорог: общегородского значения – 7,6 км; районного значения – 3,4 км;

строительство новых участков дорог: районного значения – 1,02 км;

строительство объектов улично-дорожной сети: путепровода через полотно железной дороги участка Зелёный Дол – Йошкар-Ола; путепровода, соединяющего ул. Новостроительную с ул. Привокзальной; двухуровневой развязки сложного перекрестка по ул. Октябрьская – ул. Футбольная – шоссе Горький-Казань; подземного пешеходного перехода через ул. Столичную; благоустройство и озеленение территории улично-дорожной сети; расширение поперечных профилей улиц в границах красных линий.

3.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

В соответствии с нормативами градостроительного проектирования Республики Татарстан прогнозная обеспеченность населения автомобилями (включая легковые, грузовые и автобусы) составит:

- к 2020 году – 387,9 автомобилей на 1000 жителей;
- к 2035 году – 595,3 автомобиля на 1000 жителей.

Для прогнозирования уровня автомобилизации в Зеленодольском районе использованы ретроспективные значения количества зарегистрированного транспорта всех типов с 2013 по 2017 годы и определена трендовая прогнозная (регрессионная) модель, с помощью которой можно дать прогноз с высокой точностью максимальной глубиной не более 10 лет. Решение задачи сведено к определению правильного положения линии регрессии, характеризующей тенденцию прошлого и настоящего и экстраполяции ее в будущее (при условии сохранения этой тенденции в будущем).

На рисунке 11 график изменения динамики количества автотранспортных средств по годам (с 2013 по 2017 годы) свидетельствует о том, что наиболее подходящей регрессионной зависимостью, наилучшим образом описывающей сложившуюся тенденцию является линейная зависимость, что подтверждается сильной степенью связи (коэффициент корреляции равен 0,98 и является значимым по статистике Стьюдента).

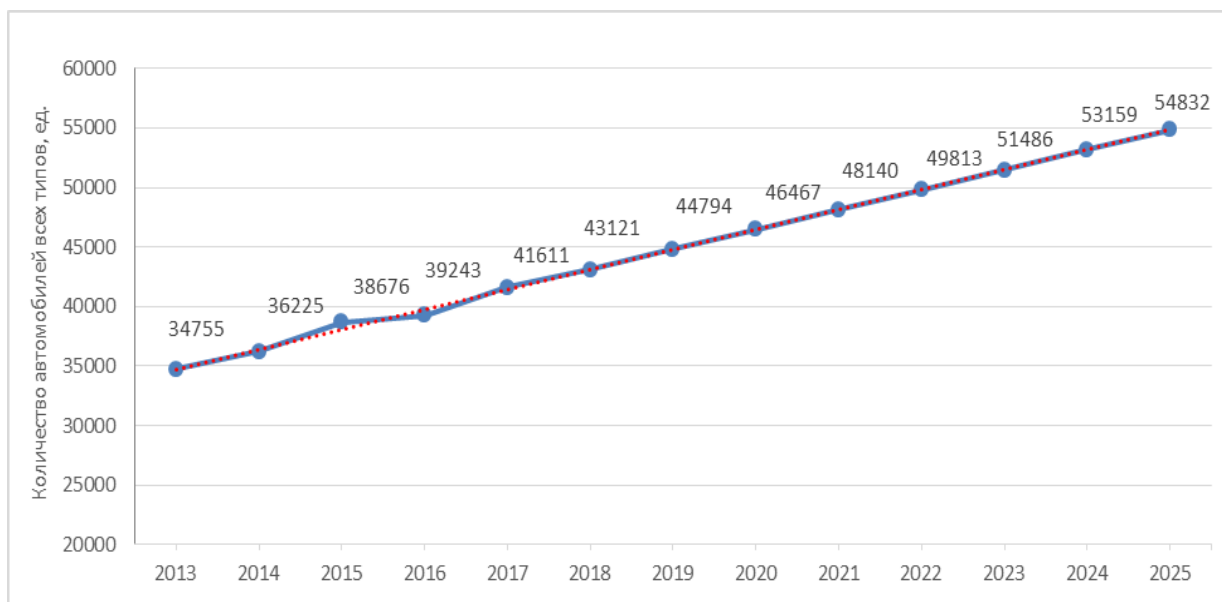


Рисунок 11 – Прогноз изменения количества автотранспортных средств в Зеленодольском муниципальном районе до 2025 года с помощью трендовой регрессионной модели

Наблюдаемый средний ежегодный прирост численности автотранспортных средств на 4,6 % позволяет прогнозировать к 2035 году увеличение автомобильного парка в Зеленодольском муниципальном районе до 63197 транспортных единиц и соответственно прогнозный уровень автомобилизации населения на расчетный срок составит 496,8 автомобиля на 1000 жителей.

Рост уровня автомобилизации в г. Зеленодольск и в Зеленодольском районе в целом сопровождается увеличением интенсивности движения автотранспортных средств, и как следствие, ведет к повышению уровня загрузки движением улично-дорожной сети.

Таким образом, существуют достаточно объективные основания полагать, что отсутствие адекватных модернизационных мероприятий по развитию автодорожной инфраструктуры и системы организации дорожного движения в г. Зеленодольск на расчетный срок влечет за собой ухудшение таких параметров и характеристик дорожного движения, как аварийность, задержки в движении, скорость сообщения и других.

3.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Анализ данных по дорожно-транспортной аварийности и тяжести ее последствий на территории города Зеленодольск свидетельствует о том, что, несмотря на проводимую целенаправленную работу обстановка остается сложной. Количество погибших в ДТП людей снижается относительно медленно и нестабильно. Локальные положительные тренды от года к году сменяются новой фазой роста смертности. Устойчивой динамики снижения гибели людей в ДТП еще не удалось достигнуть.

Основной причиной аварийности по-прежнему является низкая дисциплина водителей и пешеходов, выражающаяся в их сознательном пренебрежении Правил дорожного движения. Сопутствующими условиями совершения ДТП являются неудовлетворительные дорожные условия и в случае отсутствия упреждающих мер по содержанию в соответствии с нормативными требованиями и развитию объектов дорожно-транспортной инфраструктуры на территории города Зеленодольска возможен рост показателей аварийности и тяжести ее последствий.

3.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения

Прогноз количества выбросов в атмосферу от подвижных и стационарных источников транспорта свидетельствует о том, что негативное воздействие транспорта на окружающую среду и здоровье населения без принятия упреждающих мер будет возрастать.

В рамках комплексного развития транспортной инфраструктуры пгт. Васильево мероприятия по снижению негативного влияния на окружающую среду и здоровье населения являются весьма востребованными.

Основным мероприятием, позволяющим оградить сложившуюся жилую застройку в пгт. Васильево от негативного шумового воздействия автотранспорта, является создание шумозащитного озеленения. Генеральным планом предлагается максимально озеленить территорию вдоль существующих улиц.

Одним из направлений в работе по снижению негативного влияния автотранспорта на загрязнение окружающей среды является расширение использования альтернативного топлива – сжатого и сжиженного газа, благоустройство дорог, контроль работы двигателей, развитие инфраструктуры для активных способов передвижения населения (пешком, велодвижение) и инфраструктуры и систем общественного транспорта, обладающего высокой провозной способностью. Важно предусмотреть мероприятия по рециклингу, которому могут быть подвергнуты большинство отходов от автотранспортных средств, являющиеся ценным источником вторичных материальных ресурсов. Кроме того, актуально создание системы управления отходами и обеспечение чистоты территорий поселения (совершенствование сбора и утилизации твердых (хозяйственно-бытовых и промышленных) отходов; внедрение системы селективного сбора отходов и технологий по их сортировке и переработки путем создания соответствующих технологических комплексов с целью вторичного использования; ликвидация несанкционированных свалок твердых отходов на территории поселения; проведение профилактических мероприятий по недопущению образования несанкционированных свалок твердых отходов на территории поселения).

Таким образом, на расчетный срок прогнозируется, что намеченный комплекс мер позволит эффективно противостоять росту негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.

4. ПРИНЦИПАЛЬНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ИХ УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПО ЦЕЛЕВЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ (ИНДИКАТОРАМ) РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ С ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА

Выделяются три возможных принципиальных варианта сценариев комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования город Зеленодольск:

1. Жесткий модернизационный сценарий, основанный на опережающем росте инвестиций в развитие транспортного комплекса и направленный на достижение высоких (предельно возможных) значений целевых индикаторов и показателей в кратчайшие сроки. Принимается стратегическое решение по значительному увеличению инвестиций в транспортный комплекс и реализацию конкретных транспортных проектов.

2. Умеренный модернизационный сценарий, основанный на увеличении бюджетных расходов на транспортную инфраструктуру и привлечение частных инвестиций с определенными ограничениями. В рамках этих ограничений формулируются цели и устанавливаются целевые показатели, отличающиеся от сформулированных в жестком модернизационном варианте масштабами инвестиций и принципиальными стратегическими установками.

3. Инерционный сценарий, предусматривающий сохранение всех существующих элементов текущей транспортной политики и регулирования.

Для различных видов транспорта оптимальной представляется реализация различных сценариев. Автодорожной сети г. Зеленодольска нужна жесткая и быстрая модернизация. Особое внимание также быстрым темпам развития каркасных элементов территории города, расшивке узких мест транспортной сети и проблеме развития инфраструктуры общественного пассажирского транспорта. Железнодорожный, воздушный и водный транспорт могут развиваться и при реализации умеренного и инерционного сценариев с реализацией ряда жестких модернизационных инициатив.

Жесткий модернизационный вариант развития транспортной инфраструктуры в г. Зеленодольск с учетом сложившихся к настоящему времени транспортных реалий представляется весьма актуальным, однако значительная часть целевых установок может стать недостижимой с учетом инвестиционных ограничений, установок на сжатые сроки реализации мероприятий и других объективных обстоятельств.

Таким образом, предлагаемый к реализации вариант основан на комплексной реализации различных сценариев развития транспортной инфраструктуры и предусматривает, что развитие происходит в соответствии с Генеральным планом с реализацией намеченного комплекса мероприятий строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в рамках установленных целей, целевых индикаторов и показателей, учитывающих эффективные темпы инфраструктурного развития.

5. 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)

Для обеспечения эффективных транспортных связей и создания комфортных условий для жизнедеятельности населения на территории городского поселения Зеленодольск на расчетный срок предусматривается перечень взаимоувязанных мероприятий по комплексному развитию транспортной инфраструктуры.

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры в г. Зеленодольск определены в увязке с решениями, заложенными в СТП Республики Татарстан и СТП Зеленодольского района муниципального района, Генеральный план поселения и учтены все другие мероприятия, определенные в документах стратегического и территориального планирования РФ и РТ.

Основные мероприятия в части развития инфраструктуры внешнего транспорта направлены на усиление роли города как крупного транспортного узла и на расчетный срок до 2030 года и предусматривают:

по железнодорожному транспорту и инфраструктуре

1. Реконструкция здания железнодорожного вокзала.

2. Благоустройство территорий остановочных платформ железнодорожного транспорта и основных подъездных железнодорожных технологических путей к предприятиям.

3. В рамках создания системы скоростных железнодорожных связей на перспективу предлагается:

реконструкция ж/д линии Волжск - Зеленодольск - Казань (терминал ВСМ) - Арск (организация ускоренной ж/д связи городов Казанской агломерации с терминалом ВСМ в Казани);

реконструкция железной дороги Зеленодольск - Йошкар-Ола (организация ускоренной ж/д связи Республики Марий Эл с терминалом ВСМ в Казани);

реконструкция железной дороги Зеленодольск - Буа - Ульяновск (организация ускоренной ж/д связи Ульяновской области с терминалом ВСМ в Казани).

Стратегией развития железнодорожного транспорта России на период до 2030 г., «Программой организации скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения в Российской Федерации на 2015-2030 гг.» планируется организация скоростного железнодорожного сообщения по направлению Москва – Нижний Новгород – Казань (рисунок 12 и 13).

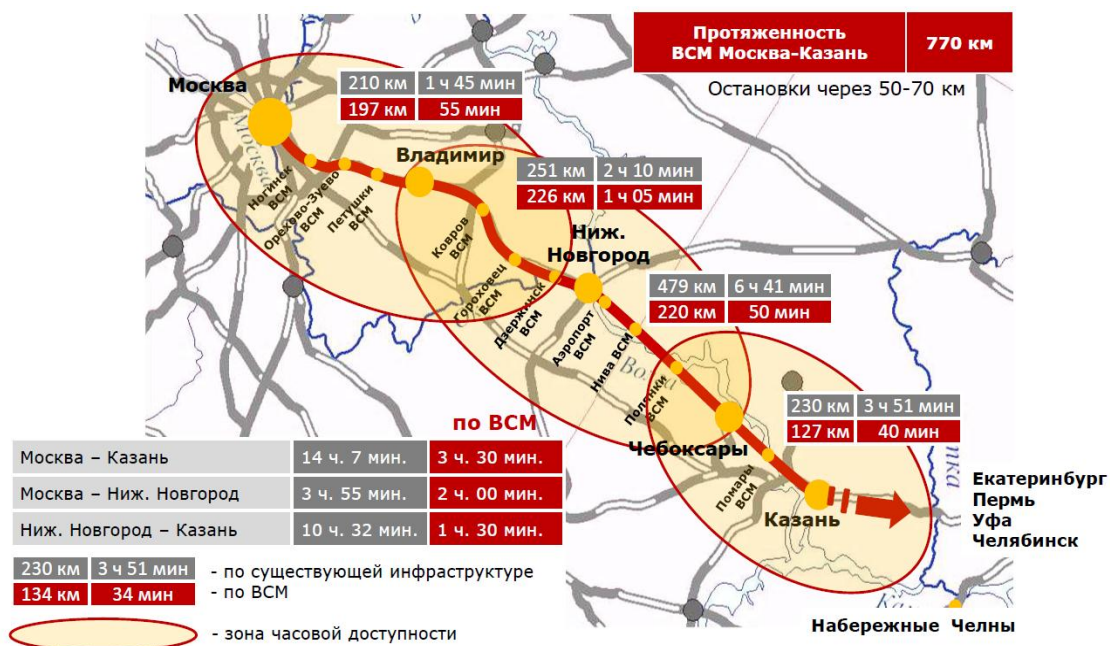


Рисунок 12 – Проект ВСМ-2 Москва- Нижний Новгород-Казань

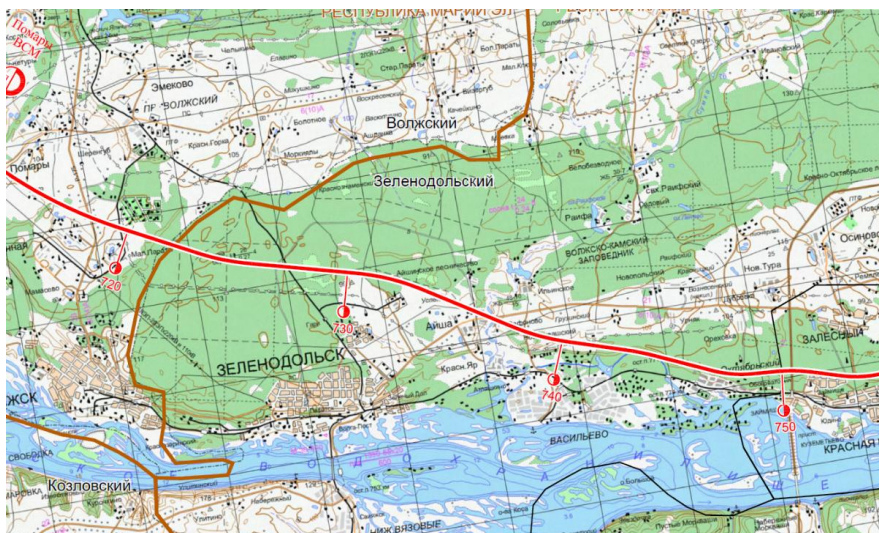


Рисунок 13 – Проект ВСМ-2 Москва- Нижний Новгород-Казань

Выбор оптимального варианта прокладки трассы производится специализированными организациями.

4. Стратегия социально-экономического развития Зеленодольского муниципального района Республики Татарстан на 2016-2021 годы и на плановый период до 2030 года предусматривает комплекс мероприятий на 2017-2021 гг. в рамках создания эффективной логистической системы, включая: инициирование строительства скоростного экотротрамвая (легкое метро) Казань - Радужный - Тура – Зеленодольск (автодорога Ш-1 и дорога-дублер Горьковского шоссе).

по автомобильному транспорту и инфраструктуре

1. Перефункционалирование территории автовокзала (перенос автовокзала из центральной части города на ул. Столичную). Насыщение узлов внешних

транспортных связей (автовокзал, железнодорожный вокзал) объектами обслуживания.

2. Выведение грузового и транзитного транспорта из центральной части города на общегородскую грузовую дорогу Казань-Волжск.

3. Реализация многоуровневой развязки на месте железнодорожного переезда пересечения ул. Октябрьская – ул. Футбольная – Шоссе Горький – Казань.

4. В целях оптимизации работы городского транспорта Генпланом г. Зеленодольска предложены мероприятия по увеличению транспортной обслуженности населения г. Зеленодольск, расширению маршрутно-транспортной сети.

На существующих и вновь осваиваемых территориях запланировано перефункционалирование территории транспортной инфраструктуры г. Зеленодольска, реконструкция и строительство объектов городского транспорта: дорог, путепроводов, подземных переходов, дорожных развязок в одном уровне, а именно: реорганизация территории автовокзала в территорию городской автостанции; организация стоянок автотранспорта; строительство многоэтажных гаражных комплексов с объектами обслуживания автотранспорта; благоустройство территории объектов инфраструктуры ГПТ.

Для организации непрерывного движения планируется строительство путепровода через железнодорожное полотно Йошкар-Олинской ветки Горьковской железной дороги, соединяющего ул. Сайдашева с ул. Волгоградской; планируется строительство путепровода ул.Новостроительная - ул.Привокзальная; одноуровневой транспортной развязки на ул.Сайдашева.

Для усовершенствования структуры городского транспорта предложено реализовать: эскалатор с закрытым навесом для подъема пешеходов со станции Зеленый Дол в жилой район Мирный; подземный переход для передвижения пешеходов из кв. 232 через ул. Столичную; остановочные площадки ГПТ с соблюдением 600-метрового интервала; мероприятия по благоустройству улиц и дорог: дополнительно обустроить их искусственным освещением; повысить обеспеченность светофорами и дорожными знаками; установить ограждения тротуаров и остановочных павильонов, увеличить количество остановочных площадок на отдаленных от центра территориях.

по водному транспорту и инфраструктуре

Стратегия социально-экономического развития Зеленодольского муниципального района Республики Татарстан на 2016-2021 годы и на плановый период до 2030 года предусматривает комплекс мероприятий на 2017-2021 гг. в рамках создания эффективной логистической системы, включая: строительство пассажирского причала в г. Зеленодольск.

по развитию пешеходной и велотранспортной инфраструктуры

На расчетный срок предусматривается создание качественно новой пешеходной и велотранспортной инфраструктуры и реализация

мероприятий, направленных на повышение привлекательности, демократизацию и гуманизацию пространств уличной сети г. Зеленодольска.

Для обустройства пешеходных путей сообщения и наземных пешеходных переходов с учетом потребностей инвалидов и других маломобильных групп населения предусматривается применение специальных технических средств: пандусов, поручней, информационных указателей (тактильных, визуальных, звуковых), островков безопасности.

Ключевая цель развития велотранспортной инфраструктуры – полная интеграция велотранспорта в транспортную и градостроительную структуру города на основе завершения формирования веломаршрутной сети и внедрения системы велошеринга. При этом организация велодвижения на территории города Зеленодольск на период до 2030 года включает в себя реализацию следующего комплекса мероприятий: организация и обустройство комфортных и безопасных велополос, велодорожек и веломаршрутов; создание городской сети велопарковок и велогаражей; организация доступной возможности провоза велосипедов на общественном пассажирском транспорте; организация велошеринга.

На расчетный срок заложена установка построения целостной общегородской системы велодвижения (системы взаимоувязанных веломаршрутов) и создание велотранспортной инфраструктуры в городе.

Предусматривается поэтапная реализация адресной программы устройства велопарковок и велогаражей на территории города. Далее, в каждом конкретном случае, выбирается оптимальный для места установки тип велостоянки и, приближенно, ее ёмкость.

Велосипедные парковки будут размещаться у всех объектов массового притяжения велосипедистов по маршруту. В процессе эксплуатации велосипедной сети они будут добавляться в заявочном режиме или путём самоорганизации.

Предлагается введение велосипедных дорожек по всей опорной сети города Зеленодольск по таким улицам как Паратская, Гоголя, Татарстан, Ленина, Октябрьская, Жуковского, Белинского, Привокзальная, Новостроительная, Озерная, Столичная, Королева, Гайдара, Карла Маркса.

На рисунке 14 представлена перспективная к реализации до 2020 года схема велодорожек и велопарковок в городе.



Рисунок 14 – Карт-схема велотранспортной инфраструктуры в г. Зеленодольск по материалам КСОДД Зеленодольского муниципального района РТ

по развитию парковочного пространства

Для решения проблем временного и постоянного хранения автотранспортных средств на территории муниципального образования г. Зеленодольск предусматривается: строительство открытых плоскостных стоянок, подземных и многоэтажных гаражей на существующей территории г. Зеленодольска и на территории нового строительства.

Открытые стоянки для временного хранения легкового автотранспорта следует предусматривать из расчета не менее, чем для 70 % расчетного парка индивидуальных легковых автомобилей. На первую очередь строительства на месте многоэтажных гаражей можно разместить открытые автостоянки.

Для исключения несанкционированного использования газонов для кратковременного хранения автомобилей, в специально отведенных местах перспективно использовать экологические парковки (экопарковки), представляющих собой – территории для парковки автотранспортных средств, засеянные газонной травой и укрепленные газонной решеткой, которая предотвращает повреждение корневой системы растений автомобильными шинами, сохраняя эстетичный вид участка.

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

При планировании ресурсного обеспечения Программы учитывались реальная ситуация в финансово-бюджетной сфере на местном уровне, высокая экономическая и социально-демографическая значимость решения проблемы комплексного развития транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования городского поселения Зеленодольск.

Запланированный комплекс программных мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования город Зеленодольск реализуется органами исполнительной власти различного уровня и причастными организациями и обеспечивается стабильной и надежной системой финансирования.

Финансирование мероприятий Программы будет осуществляться за счет средств бюджета муниципального образования город Зеленодольск, финансовых средств муниципальных предприятий и учреждений города Зеленодольск, бюджета Республики Татарстан, федерального бюджета и внебюджетных источников. Мобилизация средств внебюджетных источников осуществляется на постоянной основе.

Объемы и источники финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в г. Зеленодольск на расчетный срок представлены в таблице 9.

Объемы финансирования программы из бюджетных и внебюджетных источников носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке.

Таблица 9 – Объемы и источники финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в городе Зеленодольск

№ п/п	Наименование программы	Источник финансирования	Итого	Объем финансирования по годам реализации Программы, млн.руб.					
				2018	2019	2020	2021	2022	2023-2030
1.	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования город Зеленодольск на 2018 – 2035 годы	Всего, в том числе средства:	1473,1	255,6	30,6	141,2	37,7	10	998
		- бюджета города	1104,1	125,6	30,6	124,2	16,7	10	797
		- республиканского бюджета	260	130	0	0	0	0	130
		- федерального бюджета	0	0	0	0	0	0	0
		- внебюджетные	109	0	0	17	21	0	71
1.1.	Реконструкция здания железнодорожного вокзала	Всего, в том числе средства:	По проекту ОАО «РЖД»	0	0	0	0	0	По проекту ОАО «РЖД»
		- бюджета города	0						
		- республиканского бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	По проекту ОАО «РЖД»						По проекту ОАО «РЖД»
1.2.	Благоустройство территорий остановочных платформ железнодорожного	Всего, в том числе средства:	По проекту ОАО «РЖД»	0	0	0	0	0	По проекту ОАО «РЖД»
		- бюджета города	0						
		- республиканского	0						

№ п/п	Наименование программы	Источник финансирования	Итого	Объем финансирования по годам реализации Программы, млн.руб.					
				2018	2019	2020	2021	2022	2023-2030
	транспорта и основных подъездных железнодорожных технологических путей к предприятиям	бюджета							
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	По проекту ОАО «РЖД»						По проекту ОАО «РЖД»
1.3.	Реконструкция ж/д линии Волжск - Зеленодольск - Казань (терминал ВСМ) - Арск (организация ускоренной ж/д связи городов Казанской агломерации с терминалом ВСМ в Казани)	Всего, в том числе средства:	По проекту ОАО «РЖД»	0	0	0	0	0	По проекту ОАО «РЖД»
		- бюджета города	0						
		- республиканского бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	По проекту ОАО «РЖД»						По проекту ОАО «РЖД»
1.4.	Реконструкция железной дороги Зеленодольск - Йошкар-Ола (организация ускоренной ж/д связи Республики Марий Эл с терминалом ВСМ в Казани);	Всего, в том числе средства:	По проекту ОАО «РЖД»	0	0	0	0	0	По проекту ОАО «РЖД»
		- бюджета города	0						
		- республиканского бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	По проекту ОАО «РЖД»						По проекту ОАО «РЖД»

№ п/п	Наименование программы	Источник финансирования	Итого	Объем финансирования по годам реализации Программы, млн.руб.					
				2018	2019	2020	2021	2022	2023-2030
1.5.	Реконструкция железной дороги Зеленодольск - Буа - Ульяновск (организация ускоренной ж/д связи Ульяновской области с терминалом ВСМ в Казани).	Всего, в том числе средства:	По проекту ОАО «РЖД»	0	0	0	0	0	По проекту ОАО «РЖД»
		- бюджета города	0						
		- республиканского бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	По проекту ОАО «РЖД»						По проекту ОАО «РЖД»
1.6.	Строительство скоростного экотрамвая (легкое метро) Казань - Радужный - Тура – Зеленодольск (автодорога Ш-1 и дорога-дублер Горьковского шоссе)	Всего, в том числе средства:	По проекту	0	0	0	0	0	По проекту
		- бюджета города	0						
		- республиканского бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	По проекту						По проекту
1.7.	Перефункционалирование территории автовокзала (перенос автовокзала из центральной части города на ул. Столичную)	Всего, в том числе средства:	0	0	0	0	0	0	0
		- бюджета города	0						
		- республиканского бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						

№ п/п	Наименование программы	Источник финансирования	Итого	Объем финансирования по годам реализации Программы, млн.руб.					
				2018	2019	2020	2021	2022	2023-2030
		- внебюджетные	0						
1.8.	Реорганизация территории автовокзала в территорию городской автостанции	Всего, в том числе средства:	0	0	0	0	0	0	0
		- бюджета города	0						
		- республиканского бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	0						
1.9.	Выведение грузового и транзитного транспорта из центральной части города на общегородскую грузовую дорогу Казань-Волжск	Всего, в том числе средства:	0	0	0	0	0	0	0
		- бюджета города	0						
		- республиканского бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	0						
1.10.	Строительство многоуровневой развязки на месте железнодорожного переезда пересечения ул. Октябрьская – ул.	Всего, в том числе средства:	460	230	0	0	0	0	230
		- бюджета города	200	100					100
		- республиканского бюджета	260	130					130
		- федерального	0						

№ п/п	Наименование программы	Источник финансирования	Итого	Объем финансирования по годам реализации Программы, млн.руб.					
				2018	2019	2020	2021	2022	2023-2030
	Футбольная – Шоссе Горький – Казань	бюджета							
		- внебюджетные	0						
1.11.	Расширение маршрутно-транспортной сети г.Зеленодольск с обустройством остановочных площадок ГПТ с соблюдением 600-метрового интервала	Всего, в том числе средства:	16,2	1,7	4,6	3,2	6,7	0	0
		- бюджета города	16,2	1,7	4,6	3,2	6,7		
		- республиканского бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	0						
1.12.	Организация стоянок автотранспорта, строительство открытых плоскостных стоянок	Всего, в том числе средства:	169	5	10	10	31	10	103
		- бюджета города	100	5	10	10	10	10	55
		- республиканского бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	69				21		48
1.13.	Строительство многоэтажных гаражных комплексов с объектами обслуживания автотранспорта	Всего, в том числе средства:	187	0	0	62	0	0	125
		- бюджета города	187			62			125
		- республиканского бюджета	0						

№ п/п	Наименование программы	Источник финансирования	Итого	Объем финансирования по годам реализации Программы, млн.руб.					
				2018	2019	2020	2021	2022	2023-2030
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	0						
1.14.	Строительство путепровода ул.Новостроительная - ул.Привокзальная	Всего, в том числе средства:	350	0	0	0	0	0	350
		- бюджета города	350						350
		- республиканского бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	0						
1.15.	Строительство одноуровневой транспортной развязки на ул.Сайдашева	Всего, в том числе средства:	82	0	0	0	0	0	82
		- бюджета города	82						82
		- республиканского бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	0						
1.16.	Устройство эскалатора с закрытым навесом для подъема пешеходов со станции Зеленый Дол в	Всего, в том числе средства:	По проекту	0	0	0	0	0	По проекту
		- бюджета города	0						
		- республиканского	0						

№ п/п	Наименование программы	Источник финансирования	Итого	Объем финансирования по годам реализации Программы, млн.руб.					
				2018	2019	2020	2021	2022	2023-2030
	жилой район Мирный	бюджета							
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	По проекту						По проекту
1.17.	Строительство подземного перехода для передвижения пешеходов через ул. Столичную	Всего, в том числе средства:	77	0	0	17	0	0	60
		- бюджета города	37						37
		- республиканского бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	40			17			23
1.18.	Устройство наружного освещения на городской улично-дорожной сети	Всего, в том числе средства:	0	0	0	0	0	0	0
		- бюджета города	0						
		- республиканского бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	0						
1.19.	Строительство и благоустройство	Всего, в том числе средства:	82,9	8,9	0	26	0	0	48

№ п/п	Наименование программы	Источник финансирования	Итого	Объем финансирования по годам реализации Программы, млн.руб.					
				2018	2019	2020	2021	2022	2023-2030
	пешеходных дорожек и тротуаров, установка пешеходных ограждений; приспособление пешеходной инфраструктуры для маломобильных групп населения (устройство пандусов, поручней, информационных указателей- тактильных, визуальных, звуковых, островков безопасности)	- бюджета города	82,9	8,9		26			48
		- республиканского бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	0						
1.20.	Строительство пассажирского причала в г. Зеленодольск	Всего, в том числе средства:	По проекту	0	0	0	0	0	0
		- бюджета города	0						
		- республиканского бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные		По проекту					По проекту
1.21.	Создание велотранспортной	Всего, в том числе средства:	49	10	16	23	0	0	0

№ п/п	Наименование программы	Источник финансирования	Итого	Объем финансирования по годам реализации Программы, млн.руб.					
				2018	2019	2020	2021	2022	2023-2030
	инфраструктуры (велодорожек, велопарковок, велогаражей)	- бюджета города	49	10	16	23			
		- республиканского бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	0						

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

Оценка эффективности реализации программных мероприятий проводится на основе использования системы целевых индикаторов и показателей, обеспечивающей мониторинг динамики результатов реализации программ за оцениваемый период времени (таблица 10).

Степень достижения ожидаемых результатов измеряется на основе сопоставления фактических значений целевых индикаторов и показателей с их плановыми значениями. Сопоставление значений целевых индикаторов и показателей проводится по каждому плановому индикатору и показателю.

Предусмотрена возможность корректировки целевых индикаторов и показателей в зависимости от динамики и темпов достижения поставленных целей, изменений во внешней среде, социально-экономических условий и других оказывающих влияние факторов.

Таблица 10 – Целевые индикаторы и показатели Программы

№ п/ п	Наименование Программы, показателя (индикатора), единица измерения	Отчетны й (базовый) 2017 год	Значения показателей (индикаторов) по годам реализации Программы					
			2018	2019	2020	2021	2022	2023-2030
1.	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования город Зеленодольск на 2018 – 2030 годы							
1.1	Доля протяженности дорожной сети города, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию, %;	55	60	65	70	75	80	100
1.2	Количество погибших в ДТП, чел.	0	0	0	0	0	0	0
1.3	Транспортный риск, погибших чел./10	0	0	0	0	0	0	0

№ п/п	Наименование Программы, показателя (индикатора), единица измерения	Отчетный (базовый) 2017 год	Значения показателей (индикаторов) по годам реализации Программы					
			2018	2019	2020	2021	2022	2023-2030
	тыс. транспортных средств							
1.4	Социальный риск, погибших чел./100 тыс. чел.	0	0	0	0	0	0	0
1.5	Ввод в эксплуатацию объектов транспортной инфраструктуры, предусмотренных Программой, ед.	0	1	3	8	11	14	17

8. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ГОРОДА ЗЕЛЕНОДОЛЬСК

В рамках реализации Программы не предусматривается институциональных преобразований, структура управления, а также характер взаимосвязей при осуществлении деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предполагается оставить в неизменном виде.

В ходе совершенствования нормативно-правового и информационного обеспечения развития транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования город Зеленодольск, направленных на достижение целевых показателей Программы, необходимо обеспечить своевременное внесение изменений в нормы градостроительного проектирования на основе постоянного мониторинга изменений регионального и федерального законодательства Российской Федерации.

Настоящая Программа подлежит корректировке или пересмотру при вступлении в силу законов, постановлений, распоряжений, методических рекомендаций и других нормативно-правовых актов, регламентирующих требования и рекомендации к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры.

Предусматривается возможность корректировки целевых индикаторов и показателей в зависимости от динамики и темпов достижения поставленных

целей, изменений во внешней среде, социально-экономических условий и других оказывающих влияние факторов.

Информационное обеспечение Программы реализуется с соблюдением принципа прозрачности информации о ходе реализации Программы и ее отдельных мероприятий, как для средств массовой информации, общественных объединений и организаций, так и для отдельных граждан.

Настоящая Программа разработана в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации №1440 от 25.12.2015 «Об утверждении требований к Программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

Порядок осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений и городских округов определен приказом Минтранса России от 26 мая 2016 года N 131.