



**АДМИНИСТРАЦИЯ
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ГОРОД СУЗДАЛЬ
ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

24.05.2017

№ 386

*Об утверждении Программы
комплексного развития транспортной
инфраструктуры муниципального
образования города Суздаля*

Руководствуясь п.5 ч.1 ст. 14 Федерального закона Российской Федерации от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 17.03.2015 № 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения», Уставом города Суздаля, утвержденным решением совета народных депутатов муниципального образования город Суздаль от 13.12.2005 № 37 **постановляю:**

1. Утвердить Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования города Суздаля (ПКРТИ) согласно приложению.

2. Настоящее постановление вступает в силу со дня его подписания. С приложением к данному постановлению можно ознакомиться в отделе ЖКХ администрации города Суздаля, по адресу: г.Суздаль, Красная площадь, д.1, каб.13.

Глава администрации города Суздаля

С.В. Сахаров

Приложение
к постановлению администрации
города Суздаля
от 24.05.2017 № 386

**ПРОГРАММА
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ МУНИЦИПАЛЬНОГО
ОБРАЗОВАНИЯ ГОРОДА СУЗДАЛЯ**

г.Суздаль 2017 год

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|--|----|
| Паспорт..... | 4 |
| 1 Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры муниципального образования | 6 |
| 1.1 Анализ положения Владимирской области в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения муниципального образования город Суздаль в структуре пространственной организации Владимирской области..... | 6 |
| 1.2 Социально-экономическая характеристика муниципального образования город Суздаль, характеристика градостроительной деятельности на территории г. Суздаль, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса..... | 7 |
| 1.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта..... | 9 |
| 1.4 Характеристика сети дорог муниципального образования г. Суздаль, параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузку на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери), оценка качества содержания дорог..... | 12 |
| 1.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации, обеспеченности парковками (парковочными местами)..... | 19 |
| 1.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока | 25 |
| 1.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения | |
| 1.8 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств | 29 |
| 1.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения..... | 30 |
| 1.10 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения | |
| 1.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры муниципального образования г. Суздаль | 33 |
| 1.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования г. Суздаль | 37 |
| 1.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры | 38 |
| 2 Разработка прогноза транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории муниципального образования..... | 39 |
| 2.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития муниципального образования г. Суздаль | 39 |
| 2.2 Прогноз транспортного спроса муниципального образования г. Суздаль, | |

| | |
|---|----|
| объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющимся на территории городского поселения | 40 |
| 2.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта | 45 |
| 2.4 Прогноз развития дорожной сети муниципального образования г. Суздаль | 45 |
| 2.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения | 45 |
| 2.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения | 47 |
| 2.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения | 47 |
| 3 Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта | 48 |
| 3.1 Определение целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры | 48 |
| 3.2 Проведение укрупненной оценки принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и выбор предлагаемого к реализации варианта..... | 48 |
| 4 Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметрах объектов транспорта, очередности реализации мероприятий (инвестиционных проектов)..... | 55 |
| 4.1 Развитие транспортной инфраструктуры по видам транспорта | 55 |
| 4.2 Мероприятия по развитию автомобильного пассажирского транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов..... | 55 |
| 4.3 Развитие инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства | 56 |
| 4.4 Развитие инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения . | 57 |
| 4.5 Развитие инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб..... | 58 |
| 4.6 Развитие сети дорог муниципального образования г. Суздаль..... | 58 |
| 5 Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры..... | 60 |
| 6 Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры | 63 |
| 7 Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры | 64 |

ПАСПОРТ
программы комплексного развития транспортной инфраструктуры
муниципального образования г. Суздаль

| | |
|--|--|
| Наименование Программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования г. Суздаль на 2017 – 2031 годы |
| Основание для разработки Программы | <ul style="list-style-type: none"> - Градостроительный кодекс РФ от 29 декабря 2004 №190-ФЗ; - Федеральный закон от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; - Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; - Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»; - постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»; - Генеральный план муниципального образования г. Суздаль. |
| Заказчик Программы | Администрация муниципального образования г. Суздаль, 601293, Владимирская область, город Суздаль, Красная площадь, д.1 |
| Разработчик Программы | Отдел жилищно-коммунального хозяйства администрации города Суздаля |
| Цели и задачи Программы | <p>Цель программы – развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры муниципального образования г. Суздаль, повышение уровня безопасности дорожного движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения городского поселения.</p> <p>Для достижения указанных целей необходимо решение основных задач:</p> <ul style="list-style-type: none"> - организация мероприятий по развитию и совершенствованию автомобильных дорог общего пользования; - организация мероприятий по улучшению условий дорожного движения; - организация мероприятий по повышению безопасности дорожного движения. |
| Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры | <ul style="list-style-type: none"> - протяженность реконструируемых пешеходных дорожек и тротуаров, км; - протяженность вновь построенных пешеходных дорожек и тротуаров, км; - протяженность построенных велодорожек/велополос, км; - количество парковочных мест (бесплатные парковки), м/м; |

| | |
|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> - количество парковочных мест (платные парковки), м/м; - увеличение дохода от внедрения платных парковок; - доля остановочных объектов, удовлетворяющих нормативным требованиям; - протяженность дорог, км; - плотность УДС, км/км²; - среднее время реализации корреспонденций, мин. |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры (групп мероприятий, подпрограмм, инвестиционных проектов) | Мероприятия, описанные в настоящей Программе, направлены на повышение уровня комфортности и безопасности пользователей транспортных средств, пешеходов, и на улучшение социально-экономического положения муниципального образования г. Суздаль |
| Сроки и этапы реализации Программы | Срок реализации Программы: 2017 – 2031 годы. Реализация программы осуществляется в один этап. |
| Объемы и источники финансирования Программы | <p>Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятий Программы в 2017-2031 годах составит 399651,3 тыс. руб., из них средства бюджета муниципального образования г. Суздаль – 278829,2 тыс. руб., средства бюджета Суздальского муниципального района – 1672,0 тыс. руб., средства бюджета Владимирской области – 87052,5 тыс. руб., межбюджетные трансферты и средства внебюджетных источников – 32097,6 тыс. руб., в том числе по годам:</p> <p>в 2017 году – 13495,0 тыс. руб.;</p> <p>в 2018 году – 35457,8 тыс. руб.;</p> <p>в 2019 году – 31189,6 тыс. руб.;</p> <p>в 2020 году – 16637,0 тыс. руб.;</p> <p>в 2021 году – 3131,2 тыс. руб.;</p> <p>в 2022-2031 году – 299740,7 тыс. руб.</p> <p>Объемы средств для финансирования Программы носят прогнозный характер и подлежат ежегодной корректировке разработчиком программы.</p> |
| Ожидаемые результаты реализации Программы | <p>В результате реализации Программы к 2031 году предполагается:</p> <ul style="list-style-type: none"> - развитие сети автомобильных дорог общего пользования; - устранение дефицита парковочных мест; - развитие платного парковочного пространства; - строительство сети велодорожек и велополос; - строительство и реконструкция тротуаров и пешеходных дорожек; - приведение остановочных пунктов в нормативное состояние. |

1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры муниципального образования

1.1 Анализ положения Владимирской области в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения муниципального образования город Суздаль в структуре пространственной организации Владимирской области.

Владимирская область расположена в центре Европейской части России, входит в состав Центрального федерального округа и Центрального экономического района Российской Федерации. Площадь территории Владимирской области составляет 29,084 тыс. км². Протяженность с севера на юг – около 170 км, с запада на восток – около 280 км.

Область имеет непосредственные границы на севере с Ярославской и Ивановской областями, на востоке – с Нижегородской, на юге – с Рязанской, на западе и юго-западе – с Московской областью. Такое соседство обеспечивает устойчивые внутренние и внешние экономические связи. Владимирская область располагает развитой транспортной сетью, по ее территории проходят три железные и три автомобильные дороги федерального значения.

На территории Владимирской области существуют 127 муниципальных образований: 5 городских округов, 16 муниципальных районов, 26 городских поселений, 80 сельских поселений. Административный центр – город Владимир, население которого превышает 350 тысяч человек. Среди наиболее крупных городов: Ковров (139,3 тыс. чел.), Муром (110 тыс. чел.), Александров (59,8 тыс. чел.), Гусь-Хрустальный (55,9 тыс. чел.).

Муниципальное образование город Суздаль имеет статус городского поселения, установленный Законом Владимирской области от 14 октября 2004 года № 161-ОЗ «О наделении муниципального образования город Суздаль статусом городского поселения и установлении его границы» в соответствии с пунктом 1 части 1 статьи 85 Федерального закона от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».

Территория муниципального образования город Суздаль входит в состав муниципального образования Суздальского района Владимирской области.

Город Суздаль расположен в 35-ти км от областного центра на территории Владимирского Ополя, по обоим берегам реки Каменки, притока реки Нерль, протекающей в 6-ти км от города, в 220 км северо-восточнее Москвы.

С юга на север транзитом в обход города с востока проходит федеральная трасса М-7 «Волга».

Внешние транспортные связи Суздаля с другими муниципальными образованиями Владимирской области обеспечивают автомобильные дороги регионального значения Суздаль – Гаврилов Посад, Суздаль – Камешково, Суздаль – Обращиха – Янево, Суздаль – Гавриловское – Цибеево – Обращиха, западный обход Суздаля.

С западной, северной и восточной сторон к границе муниципального

образования город Суздаль примыкает территория муниципального образования Селецкое сельское поселение – с административным центром – пос. Новый, Суздальского района, с южной стороны – территория муниципального образования Павловское сельское поселение.

Непосредственно граничит:

- на западе – с пос. Новый, Сельцо, Ивановское, СНТ Плодовое;
- к юго-востоку расположено с. Глебовское, СНТ Родник;
- к северо-востоку – с. Красное, с. Троица-Берег;
- к северо-западу – с. Кибол.

Территория муниципального образования город Суздаль составляет 1500 га. Протяженность границ городской черты 20,7 км. Площадь исторической части города 9 кв. км. Под жилой и общественно-деловой застройкой занято 27 % территории, 16 % – земли общего пользования.

На земли, занятые особо охраняемыми территориями и объектами, приходится 6,3 % общей площади муниципального образования.

1.2 Социально-экономическая характеристика муниципального образования город Суздаль, характеристика градостроительной деятельности на территории г. Суздаль, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

Одним из показателей экономического развития является численность населения. Изменение численности населения служит индикатором уровня жизни в Поселении, привлекательности территории для проживания, осуществления деятельности.

По состоянию на 01.01.2016 г. численность населения городского поселения Суздаль составила 9865 жителей, 0,7 % численности населения Владимирской области (1397,2 тыс. чел.), 22,5 % населения Суздальского муниципального района (43,8 тыс. чел.).

Демографическая ситуация городского поселения на протяжении последних лет характеризуется некоторым сокращением численности населения, как за счёт естественной убыли, так и счёт механического оттока населения.

По данным, предоставленным Администрацией города, численность трудовых ресурсов города составляет 5401 человек (55 % численности населения Суздаля). Число работающих в экономике города – 4839 человек (около 90 % трудоспособного населения города).

Динамика численности населения города за последние 5 лет приведена в таблице 1. Показатели прироста численности населения городского поселения приведены в таблице 2.

Таблица 1

Динамика численности населения в целом по городскому поселению
за период 2011 – 2015 гг (на 1 января)

| | | | | | | |
|-------------|-------|-------|-------|-------|------|------|
| Год | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
| Численность | 10553 | 10409 | 10240 | 10061 | 9978 | 9865 |

Таблица 2

Показатели прироста численности населения городского поселения

| Год | Число родившихся | Число умерших | Естественный прирост, убыль (-) | Миграционный прирост, убыль |
|------|------------------|---------------|---------------------------------|-----------------------------|
| 2011 | 107 | 182 | -75 | +5 |
| 2012 | 108 | 196 | -88 | -56 |
| 2013 | 112 | 187 | -75 | -91 |
| 2014 | 121 | 200 | -79 | -4 |
| 2015 | 132 | 183 | -51 | -68 |

В последние годы прослеживается положительная динамика показателей естественного прироста, однако в целом демографические процессы, происходящие в городе, аналогичны процессам, происходящим в большинстве городов России с преобладанием русского населения – происходит естественное старение населения, сокращение доли молодых возрастов, наблюдается естественная убыль населения и отрицательное сальдо миграции.

Город Суздаль относится к городам с незначительным развитием промышленного сектора экономики. В 2015 году объём отгруженных товаров собственного производства составил 2039,8 млн. рублей, что на 14,1 % меньше к уровню 2014 года. Снижение показателя произошло за счёт реорганизации предприятий (ОАО Филиал «Молочный комбинат «Суздальский», ЗАО Холдинговая компания «Ополье»), снижение покупательской способности (спроса) на продукцию (ОАО «Суздальская кондитерская фабрика»).

Основу данной отрасли составляют предприятия перерабатывающих производств: ОАО «Интерьер»; ЗАО «Суздальский медоваренный завод»; ООО «Суздальская швейная фабрика»; ООО «Суздальский молочный завод»; ОАО «Суздальская кондитерская фабрика».

Данные об основных промышленных предприятиях муниципального образования сведены в таблицу 3.

Основные промышленные предприятия муниципального образования

| № п/п | Наименование предприятия | Местоположение | Количество рабочих мест |
|-------|--|------------------------|-------------------------|
| 1 | ОАО «Интерьер» | ул. Промышленная д.21 | 105 |
| 2 | ЗАО «Суздальский медоваренный завод» | ул. Промышленная д.13 | 110 |
| 3 | ООО «Суздальская швейная фабрика» | ул. Ленина д.24 | 100 |
| 4 | ООО «Суздальский молочный завод» | ул. Промышленная д.20 | 100 |
| 5 | ОАО «Суздальская кондитерская фабрика» | ул. Васильевская д.41А | 100 |

Наибольшую долю в объеме отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и оказанных услуг собственными силами предприятий по виду экономической деятельности занимает продукция предприятий, производящих продукты питания. Развитие производства пищевых продуктов предусмотрено за счет наращивания объема выпуска продукции, расширение ассортимента и продвижения ее на потребительский рынок.

Второй составляющей объема отгруженных товаров, определяющей положительную динамику указанного показателя промышленного сектора экономики города, является производство, переработка и распределение электроэнергии, газа и воды.

Малый бизнес оказывает существенное влияние на насыщение рынка товарами и услугами, занятость населения города. Изменения, произошедшие в экономике в последние годы, привели к значительному сокращению численности рабочих мест на основных промышленных предприятиях. В таких условиях многие стали рассматривать предпринимательство, как единственный способ реализации своих возможностей, источник гарантированного дохода. В 2014 году на территории города осуществляли свою деятельность 307 субъектов малого и среднего предпринимательства, из них: 5 средних предприятий, 302 малых предприятий, 493 индивидуальных предпринимателей. Сектор малого предпринимательства охватывает практически все виды экономической деятельности. В сфере торговли, общественного питания и гостиничного комплекса действует 83,4 % организаций от общего числа малых предприятий, на предприятия производственной сферы приходится – 1,7 %, строительства – 1,7 %, другие виды услуг – 13,2 %.

Большая часть объектов притяжения относится к культурной и образовательной сфере и сосредоточена в центральной части города. Также отметим существенное количество гостиничных комплексов, наиболее крупные из которых находятся в северо-западной части Суздаля.

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

Развитие транспортной системы муниципального образования г. Суздаль

является необходимым условием улучшения качества жизни жителей в поселении.

Наличием и состоянием сети автомобильных дорог определяется территориальная целостность и единство экономического пространства. Недооценка проблемы несоответствия состояния дорог и инфраструктуры местного значения социально-экономическим потребностям общества является одной из причин экономических трудностей и негативных социальных процессов.

Транспортную инфраструктуру городского поселения образуют линии, сооружения и устройства пригородного, внешнего транспорта. Основными структурными элементами транспортной инфраструктуры поселения являются: сеть улиц и дорог и сопряженная с ней сеть пассажирского транспорта.

Основная часть транспортных перемещений осуществляется посредством:

- пешеходных перемещений;
- перемещений с использованием автомобильного городского пассажирского транспорта общего пользования (ГПТОП);
- перемещений с использованием автомобильного индивидуального транспорта;
- перемещений с использованием велосипедного транспорта;
- перемещений с использованием автомобильного пригородного и междугороднего пассажирского транспорта общего пользования.

Внешние транспортно-экономические связи городского поселения с другими регионами осуществляются автомобильным (индивидуальным и общественным) транспортом.

Железнодорожный, воздушный и водный транспорт не используются.

Результаты проведенного социологического исследования в отношении используемых видов транспорта представлены на рисунках 1, 2, 3.

Рисунок 1

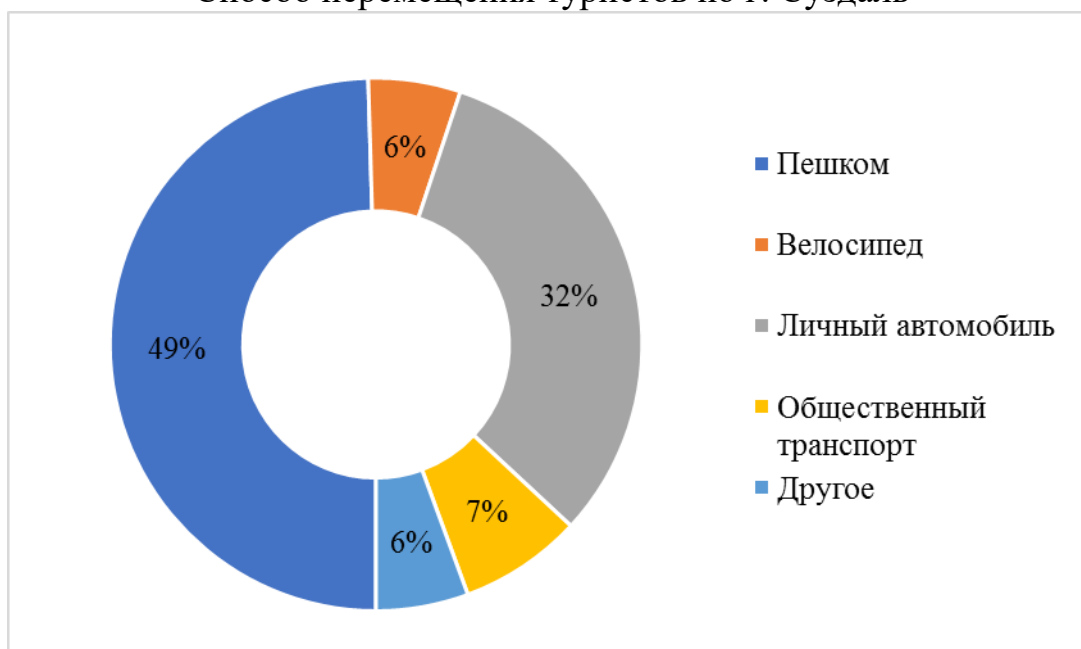
Приоритетные способы перемещений жителей г. Суздаль



Способ перемещения туристов до г. Суздаль



Способ перемещения туристов по г. Суздаль



Компактные размеры и планировочная организация городского поселения способствует совершению большей части транспортных перемещений посредством пешеходных корреспонденций. Приоритетность этого вида транспорта подтверждается также туристической направленностью экономики города: ежегодно более 1 миллиона туристов посещают Суздаль, перемещаясь в

границах города преимущественно пешком.

Результаты социологического исследования перемещений жителей муниципального образования г. Суздаль относят к данной категории 24 % перемещений, однако следует учитывать, что использование остальных видов транспорта также сопряжено с пешеходными перемещениями от исходной точки отправления до транспортного средства и от транспортного средства до целевой точки. Гости города уже в 49 % случаев перемещаются пешком.

Жители города чаще пользуются ГПТОП, нежели индивидуальным автомобилем, в то время как гости города предпочитают использовать индивидуальный транспорт, на котором они добираются до города и перемещаются по нему.

Несмотря на неразвитость велотранспортной инфраструктуры, велосипедный транспорт является крайне востребованным, особенно в весенне-летне-осенний период.

Вслед за снижением численности населения и показателей экономического развития, наблюдаемых в последние годы, снижаются объемы перевозок пассажиров и грузов. Так, в период с 2012 по 2014 гг. объем пассажироперевозок снизился с 1353,7 тыс пассажиров до 1129,4 тыс.

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

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры муниципального образования г. Суздаль. Они связывают территорию городского поселения с соседними территориями, обеспечивают жизнедеятельность и определяют возможности развития территории, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. От уровня развития сети автомобильных дорог во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста муниципального образования, повышения конкурентоспособности местных производителей и улучшения качества жизни населения.

Общая протяженность дорожной сети городского поселения Суздаль составляет 59,92 км, в том числе с твердым покрытием – 57,18км., из них с усовершенствованным покрытием – 55,48 км. По территории городского поселения проходит дорога регионального значения: Западный обход г. Суздаль, протяженностью 3,477 км, а также дорога Суздаль – Гаврилов Посад.

В непосредственной близости проходит дорога федерального значения М-7 «Волга», которая не входит в границы городского поселения, но оказывает значительное влияние на транспортные потоки в городе Суздале. Данная автодорога формирует восточный объезд города, по которому осуществляется большая часть транзитных корреспонденций. Данные по протяженности улично-дорожной сети приведены в таблице 4.

Таблица 4

Протяженность УДС городского поселения Суздаль

| № п/п | Наименование | Протяженность, км |
|-------|-------------------------------|-------------------|
| | Итого | 59,922 |
| | в т.ч. с твердым покрытием | 57,177 |
| 1 | Дороги регионального значения | 3,477 |
| 2 | Дороги местного значения | 56,445 |
| | в т.ч. с твердым покрытием | 53,7 |

Сводный перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения городского поселения Суздаль представлен в таблице 5.

Таблица 5

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения городского поселения Суздаль

| № п/п | Наименование автомобильной дороги | Категория автомобильной дороги | Протяженность (м) | Ширина проезжей части | Количество полос движения | Наличие обочины | Наличие тротуара |
|-------|-----------------------------------|--------------------------------|-------------------|-----------------------|---------------------------|-----------------|------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 1 | Ул. Бамбуриха | V | 254,6 | 4,1 | 2 | нет | нет |
| 2 | Ул. Борисова сторона | V | 324,6 | 6,4 | 2 | нет | нет |
| 3 | Ул. Варганова | IV | 252,7 | 8,1 | 2 | нет | да |
| 4 | Ул. Васильевская | III | 1679,8 | 11,7 | 2 | нет | да |
| 5 | Ул. Виноградова | III | 769 | 7,7 | 2 | нет | да |
| 6 | Ул. Владимирская | V | 322,5 | 5,1 | 2 | нет | да |
| 7 | Ул. Восточная | V | 150 | 8,0 | | нет | |
| 8 | Пер. Воротищевский | V | 273,8 | 3,2 | 2 | нет | нет |
| 9 | Бульвар Всполие | III | 1476,6 | 10,7 | 2 | нет | да |
| 10 | Ул. Гастева | V | 1691,1 | 2,5 | 2 | нет | нет |
| 11 | Ул. Гоголя | III | 1583,9 | 7,7 | 2 | нет | да |
| 12 | Ул. Гончарная | V | 391,9 | 5,3 | 2 | нет | нет |
| 13 | Пер. Гражданский | V | 285,3 | 4,3 | 2 | нет | нет |
| 14 | Ул. Гремячка | V | 222,1 | 3,2 | 2 | нет | нет |
| 15 | Ул. Дмитриевская | V | 214,9 | 2,8 | 1 | нет | нет |
| 16 | пер. Дунаева | V | 128,1 | 3,0 | 2 | нет | нет |
| 17 | Ул. Западная | V | 574,2 | 4,4 | 2 | нет | нет |

| | | | | | | | |
|----|--------------------------|-----|--------|------|---|-----|-----|
| 18 | Пер. Запрудный | V | 206,8 | 4,3 | 2 | нет | нет |
| 19 | Ул. Заречная | V | 317,4 | 5,1 | 2 | нет | нет |
| 20 | Ул. Златоустовская | V | 185,9 | 4,1 | 2 | нет | нет |
| 21 | Ул. Иванова гора | V | 230,5 | 4,4 | 2 | нет | нет |
| 22 | Ул. Ивановская | V | 101,5 | 5,1 | 2 | нет | нет |
| 23 | Ул. Ильинская | V | 291 | 3,8 | 2 | нет | нет |
| 24 | Ул. Ирина | V | 378,8 | 4,5 | 2 | нет | нет |
| 25 | Ул. Калинина | III | 272,9 | 8,2 | 2 | нет | да |
| 26 | Пер. Карла Либкнехта | V | 101,2 | 3,0 | 1 | нет | нет |
| 27 | Ул. Козуева | V | 512,8 | 4,1 | 2 | нет | нет |
| 28 | Ул. Колхозная | V | 1056,4 | 5,6 | 2 | нет | нет |
| 29 | Ул. Коммунальный городок | V | 353,4 | 3,1 | 2 | нет | нет |
| 30 | Ул. Комсомольская | V | 221,4 | 4,3 | 2 | нет | нет |
| 31 | Ул. Коровники | III | 1480,1 | 6,9 | 2 | нет | да |
| 32 | Ул. Красная площадь | III | 481,1 | 7,5 | 2 | нет | да |
| 33 | Ул. Красная горка | V | 121 | 3,2 | 2 | нет | нет |
| 34 | Ул. Красноармейская | V | 918 | 5,7 | 2 | нет | нет |
| 35 | Пер. Красноармейский | V | 385,8 | 3,1 | 2 | нет | нет |
| 36 | Ул. Кремлевская | III | 682,1 | 8,0 | 2 | нет | да |
| 37 | Ул. Крупской | III | 434,9 | 7,2 | 2 | нет | да |
| 38 | Ул. Ленина | III | 6578,2 | 10,2 | 2 | нет | да |
| 39 | Ул. Лебедева | V | 430,5 | 7,5 | 2 | нет | нет |
| 40 | Ул. Лебединского | V | 460,1 | 3,5 | 2 | нет | нет |
| 41 | Ул. Лесная | V | 472,3 | 4,1 | 2 | нет | нет |
| 42 | Ул. Лоунская | III | 351,3 | 6,0 | 2 | нет | да |
| 43 | Ул. Луговая | V | 150 | | | нет | |
| 44 | Ул. Михайловская | V | 1446,5 | 5,7 | 2 | нет | нет |
| 45 | Ул. Мелиораторов | V | 108,1 | 3,5 | 2 | нет | нет |
| | | V | 418,9 | 3,2 | 2 | нет | нет |
| 46 | Ул. Мира | V | 952,2 | 5,0 | 2 | нет | нет |
| 47 | Ул. Молодежная | V | 541 | 3,4 | 2 | нет | нет |
| 48 | Ул. Мичурина | V | 360,5 | 3,7 | 2 | нет | нет |
| 49 | Ул. Набережная | V | 373,2 | 3,9 | 2 | нет | нет |
| | | V | 185,2 | 2,8 | 1 | нет | нет |
| 50 | Ул. Назарова | V | 159 | 5,1 | 2 | нет | нет |
| 51 | Ул. Некрасова | V | 401,1 | 4,2 | 2 | нет | нет |
| 52 | Ул. Нетёка | III | 682,1 | 7,4 | 2 | нет | да |
| 53 | Ул. Новая | V | 259,7 | 4,2 | 2 | нет | нет |
| 54 | Ул. Октябрьская | V | 453,5 | 4,2 | 2 | нет | нет |

| | | | | | | | |
|-------|-------------------------|-----|---------|------|---|-----|-----|
| 55 | Ул. Парижской коммуны | V | 313,2 | 4,0 | 2 | нет | нет |
| 56 | Ул. Пинаиха | V | 192,1 | 4,1 | 2 | нет | нет |
| 57 | Ул. Пионерская | V | 382,1 | 3,3 | 2 | нет | нет |
| 58 | Ул. Пожарского | IV | 462,2 | 7,4 | 2 | нет | да |
| 59 | Ул. Покровская | III | 1438,4 | 7,0 | 2 | нет | да |
| 60 | Пер. Покровский | IV | 158,2 | 4,5 | 2 | нет | нет |
| 61 | Ул. Пролетарская | V | 237,2 | 4,1 | 2 | нет | нет |
| | | V | 324,6 | 4,3 | 2 | нет | нет |
| 62 | Ул. Промышленная | III | 2502,4 | 5,6 | 2 | нет | нет |
| 63 | Ул. Профсоюзная | III | 588,4 | 5,8 | 2 | нет | нет |
| 64 | Ул. Пушкинская | III | 1031,2 | 6,2 | 2 | нет | нет |
| 65 | Ул. Садовая | III | 879,3 | 10,2 | 2 | нет | да |
| 66 | Пер. Садовый | V | 402,8 | 3,1 | 2 | нет | нет |
| | | V | 188,3 | 3,0 | 2 | нет | нет |
| 67 | Ул. Северная | V | 170,7 | 4,3 | 2 | нет | нет |
| 68 | Ул. Скобенникова | V | 336,3 | 3,8 | 2 | нет | нет |
| 69 | Ул. Слободская | V | 809,2 | 5,9 | 2 | нет | нет |
| 70 | Ул. Советская | III | 1990,1 | 8,4 | 2 | нет | да |
| 71 | Ул. Совхозная | V | 139,4 | 3,6 | | нет | нет |
| 72 | Ул. Соковская | V | 330,2 | 3,3 | 2 | нет | нет |
| 73 | Ул. Спасская | V | 883 | 3,7 | | нет | нет |
| 74 | Ул. Старая | V | 261,4 | 4,3 | 2 | нет | нет |
| 75 | ул. Спортивная | V | 150 | | | нет | |
| 76 | Ул. Стромынка | III | 437 | 8,4 | 2 | нет | нет |
| 77 | Ул. Теремки | IV | 337,6 | 7,7 | 2 | нет | да |
| 78 | Ул. Толстого | III | 553,6 | 8,5 | 2 | нет | да |
| 79 | Ул. Торговая площадь | V | 412,1 | 4,6 | 2 | нет | да |
| 80 | Ул. Транспортная | III | 619 | 7,3 | 2 | нет | нет |
| 81 | Ул. Туристическая | V | 528,7 | 4,0 | 2 | нет | нет |
| 82 | Ул. Шаховского | IV | 547,1 | 6,6 | 2 | нет | да |
| 83 | Ул. Переулок Шевченко | V | 590,3 | 3,5 | 2 | нет | нет |
| | | V | 275,2 | 3,5 | 2 | нет | нет |
| 84 | Ул. Набережная Шевченко | V | 251,8 | 3,0 | 2 | нет | нет |
| 85 | Ул. Широкая | V | 327,5 | 2,9 | 2 | нет | нет |
| 86 | Ул. Шмидта | V | 797,4 | 4,2 | 2 | нет | нет |
| 87 | Ул. Энгельса | V | 777,4 | 7,6 | 2 | нет | да |
| 88 | Пер. Энгельса | IV | 377,9 | 5,0 | 2 | нет | нет |
| 89 | Ул. Южная | V | 588,9 | 4,3 | 2 | нет | нет |
| 90 | Ул. Ярунова гора | V | 741 | 3,4 | 2 | нет | нет |
| ИТОГО | | | 56444,7 | | | | |

В г. п. Суздаль находятся 4 мостовых сооружения, 3 – через р. Каменка и 1 – через р. Мжара. Мостовое сооружение через р. Каменка по ул. Ленина находится в аварийном состоянии (со стороны г. Владимира установлена табличка «Мост в аварийном состоянии» и ограничена скорость до 40 км/ч; со стороны г. Суздаль установлен знак, запрещающий проезд ТС, массой выше 3,5 тонн), на мостовом сооружении через р. Каменка по ул. Коровники скорость ограничена до 20 км/ч и введен запрет проезда ТС, массой выше 3,5 тонн.

В результате проведенного в 2016 г. натурного обследования транспортной системы городского поселения были собраны данные по скорости, плотности, составу и интенсивности движения транспортного потока. В таблице 6 отображены данные по наблюдаемой скорости движения транспортных средств на основных улицах городского поселения.

Таблица 6

Скорость транспортных потоков

| № | Название улицы | Макс. наблюдаемая скорость, км/ч | Мин. наблюдаемая скорость, км/ч | Фактическая средняя скорость, км/ч | Макс. разрешенная скорость, км/ч | Коэффициент сравнения |
|----|----------------------------|----------------------------------|---------------------------------|------------------------------------|----------------------------------|-----------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1 | ул. Ленина | 58 | 10 | 55 | 40 | 1,45 |
| 2 | ул. Гоголя | 63 | 14 | 60 | 40 | 1,58 |
| 3 | а/д Суздаль-Гаврилов Посад | 62,5 | 34 | 60 | 60 | 1,04 |
| 4 | ул. Покровская | 55 | 18,5 | 50 | 40 | 1,38 |
| 5 | ул. Стромынка | 53,1 | 30,6 | 50 | 60 | 0,89 |
| 6 | ул. Энгельса | 46 | 7,5 | 40 | 60 | 0,77 |
| 7 | ул. Васильевская | 53 | 21,6 | 50 | 60 | 0,88 |
| 8 | ул. Садовая | 40 | 23,4 | 40 | 60 | 0,67 |
| 9 | ул. Калинина | 45 | 20,5 | 40 | 60 | 0,75 |
| 10 | ул. Пушкарская | 56 | 33,7 | 50 | 60 | 0,93 |
| 11 | Западный обход г. Суздаля | 58,2 | 31 | 60 | 40 | 1,46 |
| 12 | ул. Толстого | 53 | 19,9 | 50 | 60 | 0,88 |
| 13 | бул. Всполье | 71 | 23,6 | 70 | 60 | 1,18 |
| 14 | ул. Шаховского | 44 | 21 | 40 | 60 | 0,73 |
| 15 | подъезд к м-ну Дикси | 29 | 5,1 | 30 | 60 | 0,48 |
| 16 | ул. Кремлёвская | 39 | 5,3 | 40 | 60 | 0,65 |
| 17 | ул. Колхозная | 31 | 10,4 | 30 | 60 | 0,52 |

В целом скорость на дорогах города соответствует величинам, обеспечивающим безопасность дорожного движения, за исключением улицы Ленина, Гоголя, пер. Покровской, Западного обхода г. Суздаля и бульвара Всполье. На данных улицах наблюдается систематическое нарушение установленного скоростного режима, что в свою очередь негативно сказывается на безопасности дорожного движения.

В таблице 7 отображены результаты расчёта плотности транспортных потоков на основных улицах городского поселения. Значения плотности на основных улицах г. Суздаль значительно ниже, чем максимальное значение плотности, равное 180 автомобилей на 1 километр дороги.

Таблица 7

Плотность транспортных потоков

| № | Название улицы | Плотность транспортного потока |
|----|----------------------------|--------------------------------|
| 1 | ул. Ленина | 3,96 |
| 2 | ул. Гоголя | 2,68 |
| 3 | а/д Суздаль-Гаврилов Посад | 2,36 |
| 4 | ул. Покровская | 4,22 |
| 5 | ул. Стромынка | 3,9 |
| 6 | ул. Энгельса | 3,42 |
| 7 | ул. Васильевская | 4,94 |
| 8 | ул. Садовая | 6,95 |
| 9 | ул. Калинина | 1,525 |
| 10 | ул. Пушкарская | 2,84 |
| 11 | Западный обход г. Суздаля | 1,81 |
| 12 | ул. Толстого | 1,24 |
| 13 | бул. Всполье | 4,4 |
| 14 | ул. Шаховского | 1,225 |
| 15 | подъезд к маг. Дикси | 2,43 |
| 16 | ул. Кремлёвская | 1,5 |
| 17 | ул. Колхозная | 2,26 |

В таблице 8 приведены сведения об интенсивности, пропускной способности и коэффициенте загрузки основных улиц, входящих в состав пересечений, на которых выполнялись замеры транспортных потоков.

Таблица 8

Сведения об интенсивности, пропускной способности и коэффициенте загрузки

| Точка замеров | Название улицы | Интенсивность | Пропускная способность | Коэффициент загрузки |
|---------------|----------------------------|---------------|------------------------|----------------------|
| 1 | ул. Ленина | 230 | 1117 | 0,2 |
| | ул. Гоголя | 168 | 1347 | 0,12 |
| | а/д Суздаль-Гаврилов Посад | 142 | 1298 | 0,1 |

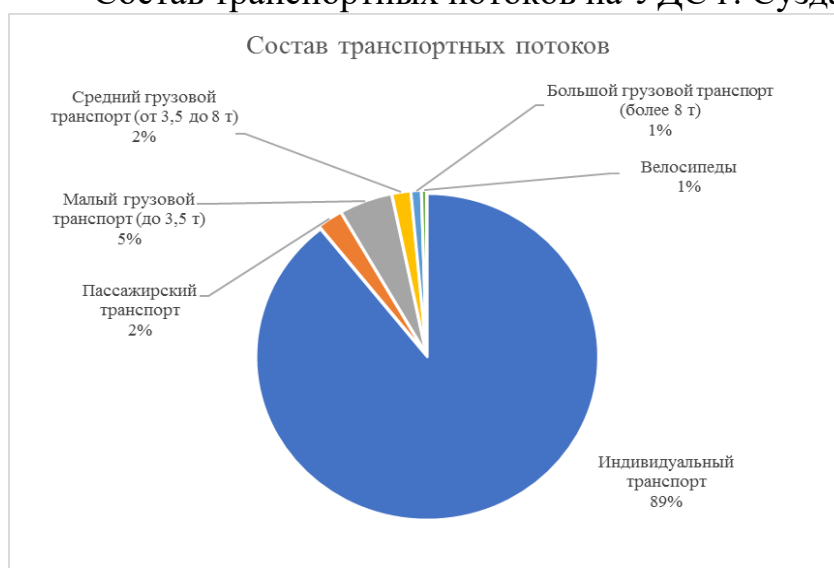
| | | | | |
|----|---------------------------|-----|------|------|
| 2 | ул. Покровская | 211 | 1269 | 0,16 |
| | ул. Стромынка | 195 | 1669 | 0,11 |
| 3 | ул. Ленина | 445 | 1117 | 0,39 |
| | ул. Энгельса | 137 | 1297 | 0,11 |
| 4 | ул. Васильевская | 247 | 1463 | 0,16 |
| | ул. Садовая | 278 | 1324 | 0,21 |
| | ул. Калинина | 61 | 792 | 0,08 |
| 5 | ул. Ленина | 353 | 1117 | 0,31 |
| | ул. Пушкирская | 142 | 974 | 0,14 |
| 6 | Западный обход г. Суздаля | 109 | 1350 | 0,08 |
| | ул. Толстого | 62 | 1721 | 0,03 |
| 8 | бул. Всполье | 308 | 1596 | 0,19 |
| | ул. Шаховского | 49 | 1488 | 0,03 |
| | подъезд к маг. Дикси | 73 | 683 | 0,11 |
| 9 | ул. Ленина | 400 | 1117 | 0,36 |
| | ул. Васильевская | 260 | 1463 | 0,18 |
| | ул. Кремлёвская | 60 | 871 | 0,07 |
| 10 | а/д М-7 «Волга» | 332 | 1541 | 0,21 |
| | ул. Колхозная | 68 | 814 | 0,08 |

Наиболее загруженными улицами в городе Суздале являются ул. Ленина и ул. Садовая. В целом по УДС муниципального образования проблем с перегрузкой улиц дорожным движением не наблюдается.

На рисунке 4 представлена диаграмма распределения по составу транспортного потока на УДС муниципального образования г. Суздаль.

Рисунок 4

Состав транспортных потоков на УДС г. Суздаль



Экологическая нагрузка со стороны участников дорожного движения оценивается как низкая в виду следующих обстоятельств:

- невысокие значения интенсивности движения и загрузки УДС г. Суздаль;

- незначительная доля грузовых транспортных средств в общем потоке;
- отсутствие заторовых ситуаций.

Ввиду недостаточного финансирования содержания городских улиц и дорог, ряд из них находится в ненормативном состоянии: ул. Пролетарская, ул. Пушкарская, ул. Толстого, ул. Шмидта, ул. Старая, ул. Красноармейская, ул. Покровская (от пересечения с ул. Красноармейская до пересечения с пер. Покровский), ул. Шаховского (от пересечения с ул. Мира до пересечения с ул. Мира), ул. Калинина (от пересечения ул. Васильевской и ул. Калинина до пересечения с ул. Октябрьской).

1.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации, обеспеченности парковками (парковочными местами)

Согласно данным налоговой отчетности на 1.01.2016 г. в г. п. Суздаль зарегистрировано 4639 транспортных средств, из них на организации приходится 508 транспортных средств, на физические лица – 4131 транспортных средств. Структура состава парка транспортных средств приведена в таблице 9.

Таблица 9

Состав парка транспортных средств

| № п/п | Показатели | Физические лица | Организации | Всего |
|-------|---|-----------------|-------------|-------|
| 1 | Автомобили легковые | 3673 | 151 | 3824 |
| 2 | Мотоциклы и мотороллеры | 89 | 2 | 91 |
| 3 | Автобусы | 40 | 59 | 99 |
| 4 | Автомобили грузовые | 263 | 178 | 441 |
| 5 | Другие самоходные транспортные средства | 58 | 103 | 161 |
| 6 | Снегоходы, мотосани | 3 | 15 | 18 |
| 7 | Водные транспортные средства | 5 | 0 | 5 |
| 8 | Воздушные транспортные средства | 0 | 0 | 0 |
| | Итого | 4131 | 508 | 4639 |

Более 80 % парка транспортных средств составляют легковые автомобили, 9,5 % – грузовые, 2,1 % – автобусы, 2 % – мотоциклы и мотороллеры. Подобная структура парка транспортных средств является типовой для города РФ с экономикой рекреационной сферы.

Уровень автомобилизации в г.п. Суздаль является довольно высоким и составляет 388 ТС на 1000 населения.

Согласно проведенным транспортным обследованиям ведомость единого

парковочного пространства (таблица 10) насчитывает 5270 машино-мест для хранения транспортных средств на территории муниципального образования г. Суздаль. Таким образом, в целом в муниципальном образовании дефицит парковочного пространства отсутствует.

Сводная ведомость мест для остановки и стоянки транспортных средств в г. Суздаль

| Местоположение | Тип парковки | Количество занятых машино-мест* | Общее количество машино-мест на парковке | Режим доступа |
|----------------|---|---------------------------------|--|----------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Уличная | ул. Ленина | - | 287 | общий |
| Уличная | ул. Васильевская | - | 299 | общий |
| Уличная | б-р Всполье | - | 320 | общий |
| Уличная | ул. Садовая | - | 65 | общий |
| Уличная | ул. Советская 19, 23, 24 | 15 | 12 | общий |
| Уличная | ул. Виноградова(от ул. Ярунова горадо ул. Ленина) | 30 | - | - |
| Уличная | Пер. Запрудный (Скорбященская церковь) | 7 | 8 | общий |
| Уличная | ул. Лоунская, 7А (Школа № 1) | 5 | 10 | общий |
| Уличная | ул. Лоунская, 3Б (Детский сад № 1) | 3 | 10 | общий |
| Уличная | ул. Лоунская, 1А(Сбербанк) | 16 | 15 | общий |
| Уличная | ул. Красная площадь, 1(Администрация) | 71 | 62 | общий |
| Уличная | ул. Красная площадь, 8 (Отдел судебных приставов) | 9 | 10 | общий |
| Уличная | ул. Садовая,37 (минимаркет«Георгиевский») | 10 | 21 | общий |
| Уличная | ул.Васильевская.41 А (кондитерская фабрика) | 5 | - | - |
| Уличная | ул. Васильевская, 34В (ресторан «Трактир») | 3 | 10 | общий |
| Уличная | ул. Васильевская (Васильевский монастырь) | 2 | 10 | общий |
| Уличная | ул. Кремлевская, 20 (Суздальский Кремль) | 4 | 10 | общий |
| Уличная | ул. Пушкарская (ресторан «На пинаихе») | 4 | 15 | общий (парковочный карман) |
| Уличная | ул. Советская, 27А, 27 (д/с № 4, 7) | 3 | 2 | общий (парковочный карман) |
| Уличная | ул. Красная площадь 1 (МФЦ, Налоговая) | - | 27 | общий (парковочный карман) |
| Уличная | ул. Советская | | 460 | обочина |

| | | | | |
|--------------|---|----|-----|--|
| Уличная | ул. Гоголя | | 100 | обочина |
| Уличная | ул. Коровники | | 220 | обочина |
| Уличная | ул. Стромынка | | 95 | обочина |
| Уличная | ул. Толстого | | 90 | обочина |
| Уличная | ул. Промышленная | | 600 | обочина |
| Уличная | ул. Калинина | | 40 | обочина |
| Уличная | ул. Торговая пл. (Цареконстантиновскаяцерковь) | - | 12 | бесплатная (на перспективу платная) |
| Обособленная | ул. Гоголя, 1 (ЦРБ) | - | 25 | внутренняя территория |
| Обособленная | ул. Коммунальный городок, 9 (Ризоположенский монастырь) | - | 10 | платная |
| Обособленная | ул. Коммунальный городок (Ризоположенский монастырь) | - | 15 | общий |
| Обособленная | ул. Красная площадь 1 (почта) | - | 18 | шлагбаум |
| Обособленная | ул. Красная площадь 1 (почта) | - | 14 | общий |
| Обособленная | ул. Энгельса 10А, Поликлиника | 16 | 27 | ворота открыты |
| Обособленная | ул. Красная площадь, 8 (отдел судебных приставов) | - | 7 | внутренняя территория |
| Обособленная | ул. Ленина, 72 (гостиница «Золотой ручей») | 5 | 14 | на территории для постояльцев |
| Обособленная | ул. Ленина, 65 (ГИБДД, прокуратура) | - | 40 | внутренняя территория |
| Обособленная | ул. Ленина, 63А (Торговые ряды) | 30 | 50 | внутренняя территория |
| Обособленная | ул. Пушкинская, 27А(музей деревянного зодчества (у кафе Калач)) | 6 | 50 | шлагбаум |
| Обособленная | ул. Пушкинская 3А (ГК Пушкинская слобода) | - | 9 | общий |
| Обособленная | ул. Пушкинская 3А (ГК Пушкинская слобода) | - | 15 | внутренняя территория, для постояльцев |
| Обособленная | ул. Ленина 43 (ГК Пушкинская слобода) | 13 | 40 | Внутренняя территория |
| Обособленная | ул. Промышленная, 1А(Суздальское ДРСУ) | 10 | 21 | общий |
| Обособленная | ул. Промышленная, 3(избирательный участок № 342) | 3 | 10 | общий |
| Обособленная | ул. Промышленная, 6 (ОАО «Интерьер») | 11 | 20 | общий |
| Обособленная | ул. Промышленная 16 А(ИП Кехтер) | 2 | 20 | общий |

| | | | | |
|----------------|---|-----|-----|--|
| Обособленная | ул. Промышленная (Суздаль Ремстрой) | 1 | 40 | общий |
| Обособленная | ул. Советская, 24А (магазин «Магнит») | 9 | 8 | общий |
| Обособленная | ул. Советская, 20А (магазин «Ополье») | 7 | 10 | общий |
| Обособленная | ул. Васильевская, 44 (автовокзал) | - | 11 | шлагбаум (4 места для такси) |
| Обособленная | б-р Всполье, 15А (магазин «Дикси») | - | 17 | общий |
| Обособленная | ул. Советская, 38 (ТД Алена) | - | 7 | общий |
| Обособленная | ул. Пожарского, 16 (магазин «Магнит») | 11 | 12 | общий |
| Обособленная | ул. Коровники, 10 (ООО ГК «Гелиопарк Суздаль») | - | 46 | общий |
| Обособленная | ул. Коровники, 45 (ГТК Суздаль) | - | 90 | общий |
| Обособленная | ул. Толстого, 5 (отель «Кремлевский») | - | 20 | бесплатно для постояльцев |
| Обособленная | ул. Ленина, 22 (Знаменская церковь) | - | 60 | бесплатная (на перспективу платная) |
| Обособленная | ул. Торговая пл., 2а (гостиница «Сокол») | - | 24 | платная |
| Обособленная | ул. Красноармейская | - | 47 | бесплатная (на перспективу платная) |
| Обособленная | ул. Пожарского | - | 49 | платная |
| Обособленная | ул. Гоголя, 37 (ДЮСШ) | - | 24 | общий |
| Обособленная | ул. Гоголя, 1(ЦРБ) | - | 4 | общий (парковочный карман) |
| Обособленная | ул. Васильевская, 1 (стоянка такси) | 8 | 8 | общий |
| Обособленная | ул. Ленина, 65(ГИБДД, прокуратура) | 36 | 55 | общий |
| Обособленная | ул. Виноградова (рынок) | ≈30 | 216 | платная |
| Обособленная | Запрудный переулок, 2а, (Скорбященская церковь) | 0 | 30 | платная |
| Обособленная | ул. Ленина, 138 (ГК Николаевский посад) | - | 72 | для постояльцев |
| Внутридворовая | ул. Советская 2-18, 20, 21, 22, 25, 26-37, 39-60 | 58 | 112 | общий |
| Внутридворовая | б-р Всполье 2, 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16; Гоголя 41, 43 | 71 | 97 | общий |
| Внутридворовая | б-р Всполье 16, 18, 20, 22, 24 | 31 | 147 | общий |
| Внутридворовая | б-р Всполье 15А, 25, 27 | - | 18 | общий |

| | | | | |
|---|--|-------|------|-------|
| Внутридворовая | б-р Всполье,3;ул. Гоголя д.29, 27, 31,33, 35, 31Б, 31А, 19Б,33А, 19, 17, 15, 25, 23, 21, 13, 11, 9, 7, 5, 3, 13А,13Б, 7А, 3А | 115 | 205 | общий |
| Внутридворовая | б-р Всполье 5, 7, 9, 11, 13,15, 17к1, 17к2, 17к3 | - | 136 | общий |
| ГСК | ул. Советская | - | 40 | общий |
| ГСК | ул. Промышленная | - | 400 | общий |
| ГСК | ул. Садовая | - | 50 | общий |
| | | Итого | 5270 | |
| Примечание - Количество занятых машино-мест определено на момент обследования | | | | |

Однако следует учесть особенности городской планировки, прежде всего присутствие многоквартирной застройки исключительно в северо-восточной части города и проживание на этой территории более 60 % населения.

Согласно действующих нормативов градостроительного проектирования Владимирской области, утвержденных постановлением Губернатора Владимирской области от 13.01.2014 № 17 «Об утверждении областных нормативов градостроительного проектирования «Планировка и застройка территорий городских округов и поселений Владимирской области», расчет потребности в местах для хранения ТС на период реализации данной программы должен осуществляться исходя из нормы в 450 машино-мест на 1000 населения.

С учетом данных фактов выявлен дефицит мест для постоянного хранения ТС в 219 машино-мест, наблюдаемый в районе многоквартирной застройки по бульвару Всполие.

Дефицит мест для временного хранения ТС общим количеством 137 машино-мест наблюдается у следующих объектов:

- кондитерская фабрика ул. Васильевская, 41 А – 10 м/м;
- молочный завод ул. Промышленная, 20 – 10 м/м;
- медоваренный завод ул. Промышленная, 13 – 11 м/м;
- швейная фабрика ул. Ленина, 24 – 10 м/м;
- магнит ул. Советская, 24А – 38 м/м;
- магазин Дикси, б-р Всполие, 15А – 38 м/м;
- магазин Магнит, ул. Пожарского, 16 – 6 м/м;
- магазин Квартал ул. Ленина, 75 – 14 м/м.

1.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока

Пассажирский транспорт является важнейшим элементом сферы обслуживания населения, без которого невозможно нормальное функционирование общества. Он призван удовлетворять потребности населения в передвижениях, вызванные производственными, бытовыми, культурными целями.

Единственным видом транспорта, с помощью которого осуществляются пассажирские перевозки по территории муниципального образования г. Суздаль является автомобильный. Перевозками пассажиров занимается один перевозчик - ДОО «Суздальское ГАТП». Подвижной состав транспортных средств городского пассажирского транспорта включает в себя автобусы средней вместимости (ПАЗ 3204-02, ПАЗ 3204-03, ПАЗ 3205-25). Общий объем транспортных средств, обслуживающих перевозки пассажиров составляет в среднем 6 автобусов за сутки.

Регулярные городские перевозки осуществляются по четырем автобусным маршрутам:

- № 1 АТП – ул. Советская;
- № 2 Автовокзал – ул. Советская;
- № 3 ул. Михайловская – ул. Коровники;

- № 4 ул. Толстого– ул. Советская.

Автобусные маршруты начинают свое движение с Автовокзала или АТП.

В таблице 11 приведены данные по технико-эксплуатационным параметрам городского общественного транспорта.

Таблица 11

Технико-эксплуатационные параметры городских муниципальных маршрутов

| Номер маршрута | Название маршрута | Протяженность маршрута, км | Время оборота, мин | Время работы маршрута | Вместимость автобусов, чел |
|----------------|----------------------------------|----------------------------|--------------------|-----------------------|----------------------------|
| 1 | АТП – ул. Советская | 5,8 | 30 | 6:30-18:00 | 52 |
| 2 | Атовокзал – ул. Советская | 5,3 | 30 | 7:20-22:30 | 53 |
| 3 | Ул. Михайловская – ул. Коровники | 8,4 | 50 | 6:45-18:15 | 54 |
| 4 | ул. Толстого – ул. Советская | 6,1 | 40 | 7:00-19:00 | 57 |

В таблице 12 приведена частота движения маршрутов, а также их средняя наполненность, полученная в результате усреднения данных о наполненности каждого маршрута, измеряемой в баллах от 1 до 5 за время суточного замера пассажиропотоков.

Таблица 12

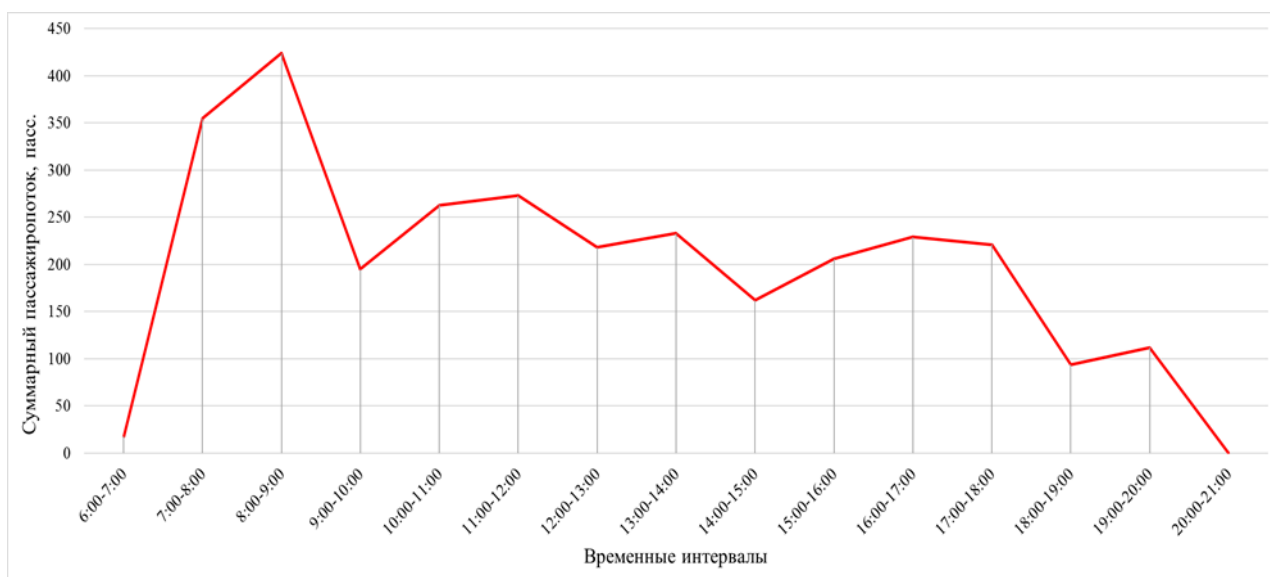
Частота движения и наполненность маршрутов

| № маршрута | Частота движения, мин | Средняя наполненность |
|------------|-----------------------|-----------------------|
| 1 | 27 | 1,3 балла |
| 2 | 31 | 2 балла |
| 3 | 50 | 1,1 балла |
| 4 | 42 | 1,7 балла |

Частота движения маршрутных транспортных средств соответствует частоте движения, указанной в расписании движения автобусов на маршрутах, а наполненность имеет низкие значения, что говорит о наличии резерва провозной способности данного вида пассажирского транспорта.

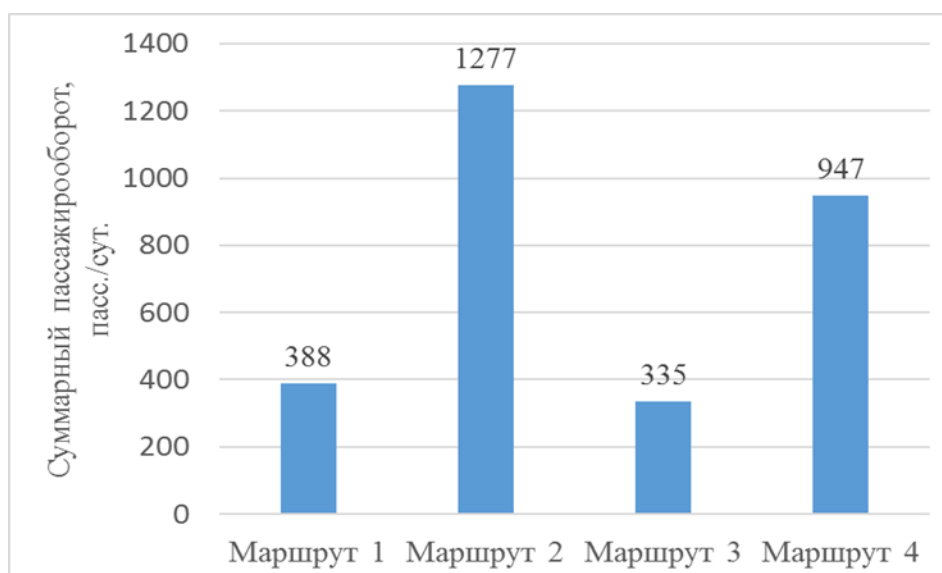
Характер пассажиропотока на городском пассажирском транспорте имеет явно выраженный пик в периоде с 7:00 до 9:00 (рисунок 5), при этом пиковый час приходится на 8:00 – 9:00.

График распределения суммарного объема пассажиропотока за сутки



На рисунке 6 приведены результаты замеров суммарного объема пассажиропотока за сутки по каждому маршруту в отдельности.

Диаграмма распределения суточного объема пассажиропотока по маршрутам



Наибольшее количество пассажиров перевозится маршрутами № 2 и № 4, при этом наиболее нагруженным является маршрут № 2 – 1277 пасс./сутки. Суммарный суточный пассажиропоток составляет 2947 пасс./сутки.

В целом существующая система городского пассажирского транспорта общего пользования справляется с поставленными задачами. Среди проблем следует отметить использование устаревшего подвижного состава с невысокими показателями комфортабельности и экологичности. Значительная часть остановочных объектов обустроена в недостаточном объеме в соответствии с действующими нормативами.

1.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Пешеходное движение является наиболее предпочтительным видом перемещений, поскольку предъявляет наименьшие требования к транспортной инфраструктуре, не порождает негативных эффектов, а также способствует повышению уровня здоровья населения.

Приоритетной категорией участников дорожного движения в муниципальном образовании г. Суздаль является пешеход, так как интенсивность движения пешеходов является весьма существенной на улицах города, особенно в пик туристического сезона, пешеход является наименее защищенным участником движения, движение пешеходов не порождает негативные факторы, которые возникают при движении моторизованного транспорта (загрязнение окружающей среды, риск ДТП и т. д.).

Элементами пешеходной инфраструктуры являются:

- пешеходные дорожки и тротуары;
- пешеходные переходы;
- пешеходные светофорные объекты;
- ограждения перильного типа;
- освещение и другие технические средства ОДД.

Пешеходные дорожки и тротуары находятся на улицах: Ленина, Васильевская, Энгельса, б-р Всполье, Стромынка, Толстого, Садовая, Гоголя. В районах индивидуальной жилой застройки пешеходная связность низкая.

Большая часть из имеющихся тротуаров и пешеходных дорожек не соответствует градостроительным нормам. Например, на улицах Ленина и Фридриха Энгельса ширина тротуара составляет около одного метра при минимальной для данных улиц – 1,5-2,25 метра. Также следует отметить неудачную установку столбов для размещения уличного освещения и средств ОДД – они находятся по центру тротуара, фактически снижая его ширину, и, как следствие, пропускную способность.

Отсутствие тротуаров на магистральной дороге Западный обход г. Суздаля и улицы Коровники, создает неудобства для туристов и жителей отдаленных районов города, а также повышает вероятность возникновения ДТП с участием пешеходов. Следует отметить, что во время транспортного обследования на этих улицах было отмечено присутствие пешеходов, ориентировочно туристов, в достаточных объемах.

Освещение организовано на улицах: Ленина, Васильевская, Всполье, Садовая, Калинина, Западный обход г. Суздаль, Коровники, Толстого, Гоголя, а также на большей части проездов в жилых районах. Однако на ряде улиц

освещение отсутствует, что не соответствует требованиям СП 52.13330.2011.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

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

С учетом того, что количество предприятий на территории муниципального образования не велико, а также существуют объездные автомобильные дороги в направлениях север – юг и запад – восток, количество грузового транспорта на УДС г. Суздаль не велико. По результатам транспортных замеров количество малых грузовых средств зафиксировано в центре города на уровне 49 единиц в сутки, средних грузовых – 7-9 единиц в сутки. Присутствие большого грузового транспорта в центральной части города не отмечено. На объездных автомобильных дорогах эти показатели несколько выше, но в целом интенсивность движения грузового транспорта низкая.

Так как интенсивность грузового транспорта невелика (как в целом, так и относительно общей интенсивности), то существующий объем грузопотока не порождает проблем для городского транспорта и жителей города. В целом организация движения грузовых транспортных средств близка к оптимальной структуре.

Содержание и обслуживание улиц города Суздаля производится МБУ города Суздаля «Благоустройство». В таблице 13 приведены данные по состоянию используемой МБУ «Благоустройство» технике.

Таблица 13

Сведения о состоянии техники, используемой коммунальными службами

| Марка автомашины | Гос. номер | Год выпуска | Назначение техники | Состояние техники | % износа |
|------------------|------------|-------------|------------------------------|-------------------|----------|
| КАМАЗ - 65115 | У 420 НХ | 2015 | самосвал | Удовлетворит. | 20 |
| КО-440 | Т 664 КЕ | 2010 | мусоровоз на базе ГАЗ | Удовлетворит. | 60 |
| МСУ -80 | 01-27 ВР | 2013 | трактор плужно-щеточ.об. | Удовлетворит. | 40 |
| ДЗ-171.1-03 | 84-90 ВН | 1990 | бульдозер | Удовлетворит. | 50 |
| МСУ- 80 | 01-28 ВР | 2013 | трактор плужно-щеточ.об. | Удовлетворит. | 40 |
| ВС-22.01(вышка) | Н-665 КЕ | 2010 | подъемник | Удовлетворит. | 20 |
| ГАЗ-3221 | Н 230 КР | 2009 | автобус | Удовлетворит. | 50 |
| МАЗ – 6501В5 | Т 445 НМ | 2013 | самосвал | Удовлетворит. | 30 |
| КО- 326 | Т 532 НМ | 2013 | подмет.-уборочная МАЗ | Удовлетворит. | 40 |
| КО-829-А1 | Е 487 РВ | 2016 | поливо-моечн.соснегооч.обор. | Хорошее | 0 |

| | | | | | |
|---------------|----------|------|------------------------------|-----------------|----|
| КО-829-А | Т 663 КЕ | 2010 | поливо-моечн.соснегооч.обор. | Удовлетворит. | 50 |
| КО-503 | Х 812 СВ | 1991 | ассенизационная на базе ГАЗ | Удовлетворит. | 70 |
| ДЗ-180 | 97-48 ВН | 1992 | грейдер | Удовлетворит. | 70 |
| ЭО-2626 | 13-09 ВС | 2010 | эскаватор-погрузчик | Удовлетворит. | 50 |
| ГАЗ-СА3-35071 | Т 666 КЕ | 2010 | самосвал | Удовлетворит. | 50 |
| КО-206 АН | 97-06 ВН | 1990 | снегопогрузчик | Удовлетворит. | 60 |
| ДЗ-122 А2 | 97-47 ВН | 1999 | грейдер | Неудовлетворит. | 60 |
| ВТЗ-2032-10КО | 97-51 ВН | 2006 | разбрасыватель реагента | Удовлетворит. | 40 |
| СНФ-200 | 97-39 ВН | 2009 | погрузчик фронтальный | Удовлетворит. | 60 |
| МТЗ – 320.4 | 01-26 ВР | 2013 | трактор плужно-щеточ.об. | Удовлетворит. | 30 |
| МТЗ -320.4 | 01-29 ВР | 2013 | трактор плужно-щеточ.об. | Удовлетворит. | 30 |
| ПУМ - 99 | Е 009 МП | 2010 | подмет.-уборочн. на базе ЗИЛ | Удовлетворит. | 60 |
| ГАЗ-3307 | В 817 МХ | 1992 | самосвал | Удовлетворит. | 60 |
| ДЗ-42Г | 97-45 ВН | 1991 | бульдозер | Удовлетворит. | 70 |
| МКБ 82.1 | 54 90 ВР | 2008 | трактор плужно-щеточ.об. | Удовлетворит. | 60 |

1.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения

Проблема аварийности на автомобильных дорогах приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения.

Увеличение парка транспортных средств при снижении объемов строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог, недостаточном финансировании по содержанию автомобильных дорог привели к ухудшению условий движения.

Обеспечение безопасности дорожного движения на улицах населенных пунктов и автомобильных дорогах поселения, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижение тяжести их последствий является на сегодня одной из самых актуальных задач.

За 12 месяцев 2015 года в муниципальном образовании г. Суздаль произошло 215 ДТП, 13 из которых – учетные. В результате ДТП погибших нет, пострадавших 20 человек, из них детей – 1. Социальный риск составил 0 случаев на 100 тыс. населения. Анализ данной статистики показывает, что аварийность на дорогах г. Суздаль находится на низком уровне.

Общая статистика аварийности в г. Суздаль приведена в таблице 14.

Статистика ДТП в г. Суздаль за 2014 – 2016 гг.

| Общие данные | 2014 г. | 2015 г. | 2016 (9 месяцев) |
|------------------------|---------|---------|------------------|
| Количество учётных ДТП | 16 | 13 | 10 |
| Погибло | 0 | 0 | 1 |
| Ранено | 20 | 20 | 12 |
| Погибло детей | 0 | 0 | 0 |
| Ранено детей | 6 | 1 | 1 |

В 2015 г. наблюдается снижение количества учётных ДТП и пострадавших в них детей. Данные за 2016 г. предоставлены за 9 месяцев, общее количество ДТП составило 186 случаев, социальный риск за этот период составил 10,14 погибших на 100 тыс. населения. По сравнению с АППГ ситуация ухудшилась, общее количество ДТП за 9 месяцев 2015 года составляло 156 случаев, из них учётных – 8, в которых ранено – 13, из них детей – 0, социальный риск составил 0 случаев на 100 тыс. населения.

В целом, сравнивая 2014 – 2015 гг. видно, что сохраняется паритет по количеству пострадавших и снижение количества учётных ДТП в 2015 г., в 2016 произошёл рост общего количества ДТП, учётных ДТП и количества пострадавших, следовательно, есть необходимость совершенствования схем организации дорожного движения и применения современных и инновационных средств обеспечения безопасности дорожного движения. Все ДТП произошли на дорогах местного значения.

Основными видами учётных ДТП в г. Суздаль являются: столкновение, наезд на пешехода, наезд на препятствие.

Основные причины ДТП:

- несоблюдение очерёдности проезда;
- несоответствие скорости конкретным условиям движения;
- несоблюдение требований знаков;
- неправильный выбор дистанции.

Важную роль так же играют сопутствующие причины такие как: управление ТС в состоянии алкогольного опьянения и управление ТС лицом, не имеющим соответствующей категории на управление ТС данного вида.

Наиболее аварийными улицами города Суздаль являются:

- улица Васильевская, зарегистрировано 10 наездов на стоящее ТС, 5 из них на парковке у хозяйственного магазина между домами 32Б – 34Б; 6 столкновений в разных местах на протяжении всей улицы;
- бульвар Всполье, зарегистрировано 11 наездов на стоящее ТС, 4 из них на парковке у продуктового магазина между домами 15-15а (15/1); 5 столкновений, 2 из них на парковке у продуктового магазина между домами 15 – 15а (15/1);
- улица Гоголя, зарегистрировано 8 наездов на стоящее ТС, но все ДТП на дворовых территориях;
- улица Ленина, зарегистрировано 7 наездов на препятствие, 2 из них у

дома № 65; 17 наездов на стоящее ТС, 4 из них на участке между домами 63а – 69, на этом участке есть 3 оборудованных пешеходных перехода, 1 светофорный объект и установлены знаки 3.27, требования знака 3.27 не соблюдаются; 21 столкновение, 3 из них на участке между домами 63 – 63а;

- улица Нетёка, зарегистрировано 5 наездов на стоящее ТС, 4 из них у дома № 1, в этом доме расположено кафе «Ландыш» у дома № 3 установлен знак 3.27, требования знака не соблюдаются;

- улица Промышленная, зарегистрировано 5 наездов на стоящее ТС, 3 из них у дома № 20, все ДТП произошли на дворовых территориях;

- улица Садовая, зарегистрировано 5 наездов на препятствие, 2 из них на участке между домами 4 – 5; 9 наездов на стоящее ТС, 4 из них на парковке у дома № 37, в доме 37 находится кафе и продуктовый магазин; 7 столкновений, в том числе 1 из них у дома № 37, 2 на участке между домами 15 – 16 (на данном участке пересечение неравнозначных дорог, пересечение с ул. Лоунская).

Мест концентрации ДТП в муниципальном образовании за последние 3 года не выявлялось.

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

Автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса относится к главным источникам загрязнения окружающей среды.

Основной причиной высокого загрязнения воздушного бассейна выбросами автотранспорта является увеличение количества автотранспорта, его изношенность и некачественное топливо.

Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе канцерогенные. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных накладок, хлориды, используемые в качестве антиобледенителей дорожных покрытий, загрязняют придорожные полосы и водные объекты.

Главный компонент выхлопов двигателей внутреннего сгорания (кроме шума) – окись углерода (угарный газ) – опасен для человека, животных, вызывает отравление различной степени в зависимости от концентрации. При взаимодействии выбросов автомобилей и смесей загрязняющих веществ в воздухе могут образоваться новые вещества, более агрессивные. На прилегающих территориях к автомобильным дорогам вода, почва и растительность является носителями ряда канцерогенных веществ. Недопустимо выращивание здесь овощей, фруктов и скармливание травы животным.

Одним из направлений в работе по снижению негативного влияния автотранспорта на загрязнение окружающей среды является дальнейшее расширение использования альтернативного топлива – сжатого и сжиженного газа, благоустройство дорог, контроль работы двигателей.

В целом с учетом невысокой интенсивности движения на УДС муниципального образования г. Суздаль, отсутствия заторовых ситуаций, уровень негативного воздействия на окружающую среду, безопасность и

здоровье населения следует считать низким.

1.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры муниципального образования г. Суздаль

В рамках Схемы территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта и Схемы территориального планирования Владимирской области не предусмотрены мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры прямым или косвенным способом затрагивающие территорию муниципального образования г. Суздаль.

Генеральный план города Суздаля Владимирской области (Генеральный план, Генплан), утвержденный решением Совета народных депутатов муниципального образования город Суздаль от 15.04.2008 № 28, является основополагающим документом территориального планирования.

Основные проектные этапы Генерального плана:

- I этап – до 2026 года строительства – 2020-2026 гг.;
- II этап – расчетный срок Генерального плана – 2030-2036 гг.;
- III этап – перспективный срок реализации Генплана – 30-40 лет (2046-2056 гг.), перспектива – территории, резервируемые для перспективного градостроительного развития.

В Генеральном плане города Суздаля определены основные параметры развития города: перспективная численность населения, объемы всех видов городского строительства, в том числе жилищного строительства и реконструкции жилищного фонда, необходимые для строительства территории, основные направления развития транспортного комплекса и инженерной инфраструктуры, озеленения и благоустройства территории.

В основу Генерального плана положены документы федерального, регионального и местного уровня, содержащие прогнозные данные по развитию города.

Анализ ситуации, существовавшей к моменту разработки Генерального плана города 2007 года, не выявил серьезных проблем в транспортном обслуживании городской территории. Этому способствовало освобождение территории города от транзитного автомобильного движения, которое было достигнуто путём строительства обходной дороги Владимир – Иваново и нескольких дорог по окраинам города с западной стороны. Однако за истекший период произошёл быстрый рост автопарка, прежде всего индивидуального, что привело к переполнению городской улично-дорожной сети (УДС), связанному с посещением объектов самого города.

Для совершенствования междугородных и пригородных перевозок планируется строительство двух новых автостанций на севере и юге города и реконструкция существующего автовокзала, которые станут основой для формирования пересадочных узлов, обеспечивающих пассажирские связи с внутригородской транспортной системой.

Развитие городской УДС предполагается как в количественном, так и в качественном отношении. Особенности города не позволяют рассчитывать на значительное увеличение параметров (ширины) улиц или на прокладку новых

коридоров через существующую застройку. Невозможно также выделение значительных территорий под автостоянки в центральной части города.

Поэтому, несмотря на скромные размеры города, применён принцип, характерный для крупных европейских и отечественных городов.

Предложенный принцип предусматривает освобождение от движения личных автомобилей центрального ядра города путём «перехвата» автомобилей, прибывающих в город, специальными стоянками, специализацией улиц и созданием удобной сети городского общественного пассажирского транспорта.

Планируется организация стоянок с необходимой инфраструктурой – информационно-бытовые блоки, экспресс-питание – для туристского автотранспорта – на 1000 машиномест:

- на въезде со стороны Владимира – на 500 машиномест;
- на въезде со стороны Кидекши, у автовокзала – на 300 машиномест;
- на въезде со стороны Иванова – на 200 машиномест.

Предлагаемые планировочные меры, в сочетании с организационными, создадут ситуацию, при которой «неорганизованным» посетителям, прибывающим в город с экскурсионными или иными целями, будет целесообразнее оставлять свои автомобили на «задерживающих» стоянках у въездов в город. Далее по городу передвигаться можно будет пешком или на общественном транспорте.

В соответствии с проектными предложениями, на расчётный срок Генерального плана объём нового жилищного строительства составит 210 тыс. м² общей площади.

Планируется несколько основных площадок нового жилищного строительства.

Район 1 – «Всполье – Север». Завершение жилого района «Всполье-Север» – район 2-3 этажной многоквартирной застройки. На свободной территории в 29 га предполагается разместить 87 тыс. м² нового жилья.

Квартал жилой застройки вдоль дороги на Иваново к северо-западу от промзоны – район индивидуальной малоэтажной застройки с земельными участками 600-1000 м², со встроенно-пристроенными хозяйственными строениями и гаражами. На территории 25,5 га разместятся 38 тыс. м² нового жилья. В квартале планируется детский сад и первичное обслуживание. Разработан проект планировки. Квартал предлагается на первую очередь.

Район – 2 «Всполье – Восток». Район индивидуальной малоэтажной застройки с земельными участками 600-1200 м², со встроенно-пристроенными хозяйственными строениями и гаражами. На территории 34 га разместятся 51 тыс. м² нового жилья. Разработан проект планировки восточного квартала района, с центром обслуживания, предлагается на первую очередь строительства.

Жилой район «Михали» – 1. Район индивидуальной малоэтажной застройки с земельными участками 600-1000 м², со встроенно-пристроенными хозяйственными строениями и гаражами. Территория застройки – в кварталах вдоль ул. Михайловская – Колхозная – Мелиораторов.

Жилой район «Михали» – 2. Район индивидуальной малоэтажной застройки с земельными участками 600-1000 м², со встроено-пристроенными хозяйственными строениями и гаражами.

Количественное развитие УДС предполагается за счёт строительства новых отрезков улиц общего назначения на севере города в районе нового строительства и на юге в районе ул. Михайловская – ул. Колхозная.

Планировочные мероприятия по развитию УДС города Суздаля отражены в таблице 15.

Таблица 15

Планировочные мероприятия по развитию УДС города Суздаля

| № п/п | Планировочные мероприятия | Срок исполнения |
|-------|--|-----------------|
| 1 | Въездной комплекс «Кидекша-Суздаль» на 300 машиномест (перехватывающая парковка) | До 2026 года |
| 2 | Планировка и реконструкция улиц Нетёка, Калинина, Виноградова | До 2026 года |
| 3 | Строительство моста через р. Мжара (Соединение ул. Ленина и ул. Колхозная) | До 2026 года |
| 4 | Строительство дороги по проектируемой ул. Лесная | До 2026 года |
| 5 | Строительство дороги по проектируемой ул. Златоустовская | До 2026 года |
| 6 | Строительство дороги по проектируемой улице 1 (продолжение ул. Нетёка) | До 2026 года |
| 7 | Въездной комплекс «Владимир-Суздаль» на 500 машиномест (перехватывающая парковка) | До 2036 года |
| 8 | Въездной комплекс «Иваново-Суздаль» на 200 машиномест (перехватывающая парковка) | До 2036 года |
| 9 | Строительство моста через р. Каменка (соединение ул. Васильевская и ул. Михайловская) | До 2036 года |
| 10 | Соединение дорог М-7 «Волга» и «Суздаль - Гаврилов-Посад» | До 2036 года |
| 11 | Развязка в разных уровнях на трассе М-7 «Волга» в районе ул. Михайловская - ул. Колхозная | До 2036 года |
| 12 | Развязка в разных уровнях на трассе М-7 «Волга» в районе въезда в город со стороны Кидекши | До 2036 года |
| 13 | Путепровод на трассе М-7 «Волга» в районе ул. Советской | До 2036 года |

Качественное развитие УДС с планировочной позиции заключается в доведении элементов поперечных профилей улиц до рекомендуемых размеров.

В районе ул. Михайловская – ул. Колхозная существует необходимость строительства нового моста через р. Мжару и соединение его с ул. Колхозной,

обеспечив, таким образом, связь улиц этого района с городской УДС и возможность нового строительства в этом районе.

Предполагается специализировать участок ул. Ленина от ул. Нетёка до ул. Кремлёвской и участок ул. Васильевской от ул. Ленина до ул. Торговая площадь для движения только общественного пассажирского транспорта и пешеходов. В связи с этим произвести необходимые мероприятия по планировке и реконструкции улиц Нетёка, Калинина, Виноградова.

Развитие внешних транспортных связей предполагается за счёт качественных изменений существующих коммуникаций. Дорога Владимир – Иваново подлежит реконструкции с расширением проезжей части до 4 полос движения и строительством развязок в разных уровнях по мере необходимости.

Согласно проекта планировки территории жилого квартала в районе бульвара Всполье города Суздаля планируется застройка территории объектами индивидуального жилищного строительства (ИЖС) в районе бульвара Всполье, ограниченная продолжением улицы Златоустовская с одной стороны и трассой М-7 «Волга» с другой.

В планируемом жилом квартале предполагается строительство порядка 130 объектов ИЖС с размещением инженерных сетей, а также межквартальных проездов с шириной проезжей части 7 метров и с обустройством пешеходных дорожек шириной 1,5 метра по обе стороны застройки.

Стратегической целью развития сферы туризма Владимирской области является создание условий для увеличения туристского потока, развитие коллективных средств размещения, повышение конкурентоспособности туристского рынка региона, удовлетворяющего потребности российских и иностранных граждан в получении качественных туристских услуг.

К числу стратегических задач развития туризма в регионе следует отнести:

- модернизацию, реконструкцию и строительство отвечающих международным стандартам объектов туристской инфраструктуры;
- системное развитие сферы туризма и рекреации на территории области, включая возможное создание туристско-рекреационных кластеров за счет привлечения частных инвестиций и подготовленных управленческих кадров;
- развитие конкуренции в сфере индустрии туризма Владимирской области, совершенствование систем управления и подготовки туристских кадров, проведение научных и социологических исследований;
- активное продвижение туристского продукта и представление потенциала области на российских и международных выставках, создание и развитие сети информационных туристских центров, проектов комплексных мультимедийных туристских порталов.

Решение стратегических задач возможно через реализацию на территории городов и населенных пунктов области проектов по созданию новых объектов туристического показа и приспособлению городской инфраструктуры к приему туристов.

Стратегическим документом муниципального уровня должна стать «Концепция развития города Суздаля до 2024 года» (на момент разработки настоящей ПКРТИ документ имеет статус проекта).

Стратегическая цель развития города Суздаля до 2024 года: Суздаль – центр культурного и исторического туризма России, комфортный для проживания.

В этой связи, выделяют три основных направления развития города: реализация высоких стандартов и благоприятных условий для жизни населения; сохранение культурного наследия; развитие туристской инфраструктуры.

Для создания благоприятных условий проживания жителей города Суздаля и привлечения туристов требуется улучшение существующей инфраструктуры, ремонт дорог, качественное благоустройство города, а также сохранение и восстановление памятников истории и культуры.

Предложенные Концепцией меры по развитию туристской инфраструктуры, внедрению новых услуг в сфере организации семейного отдыха и оздоровления населения, развития и воспитания детей и молодежи, позволят увеличить приток туристов до 2,1-2,5 млн. человек в год.

В соответствии с Федеральным законом № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» проект Концепции подлежит утверждению (одобрению) органами местного самоуправления муниципального образования.

1.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования г. Суздаль

Функционирование и развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования г. Суздаль осуществляется в соответствии с:

- Градостроительным кодексом Российской Федерации;
- Градостроительным кодексом Владимирской области;
- Федеральным законом от 08.11.2007г. №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Федеральным законом от 10.12.1995г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
- Постановлением Правительства РФ от 23.10.1993г. №1090 «О правилах дорожного движения»;
- Схемой территориального планирования Владимирской области, утвержденной постановлением Губернатора Владимирской области от 20.01.2012 № 41;
- государственной программой Владимирской области «Дорожное хозяйство Владимирской области на 2014 – 2025 годы», утвержденной постановлением Губернатора Владимирской области от 17.10.2013 № 1155;
- Проектом Схемы территориального планирования Суздальского муниципального района Владимирской области;

- Генеральным планом муниципального образования г. Суздаль, утвержденным решением Совета народных депутатов муниципального образования г. Суздаль от 15.04.2008 № 28.

Нормативно-правовая база, необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования г. Суздаль сформирована.

1.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Постановлением Администрации муниципального образования город Суздаль утверждена муниципальная программа по приведению в нормативное состояние улично-дорожной сети и объектов благоустройства в городе Суздале на 2015-2017 годы.

Целью программы является обеспечение безопасности дорожного движения и создание комфортных условий проживания населения города Суздаля. Достижение цели программы будет осуществляться путем выполнения следующих задач:

- приведение в нормативное состояние улично-дорожной сети и объектов благоустройства за счет создания и развития системы мероприятий по своевременному и качественному проведению работ;
- снижение доли улично-дорожной сети и объектов благоустройства, не соответствующих нормативным требованиям;
- повышение эффективности расходов средств бюджета муниципального образования город Суздаль на приведение в нормативное состояние улично-дорожной сети и объектов благоустройства.

Общий объем финансирования программы составляет 81960,0 тыс. руб., в том числе: местный бюджет – 81960,0 тыс. руб. Объем финансирования Программы по годам и основным направлениям реализации приведен в таблице 16.

Таблица 16

Ресурсное обеспечение Программы

| Показатели | Всего, тыс.руб. | В том числе по годам | | |
|---|--------------------|----------------------|---------|---------|
| | | 2015 г. | 2016 г. | 2017 г. |
| Ремонт дорог | 56000,0 | 18000,0 | 19000,0 | 19000,0 |
| Капитальный ремонт сетей уличного освещения | 7050,0 | 2300,0 | 2350,0 | 2400,0 |
| Текущее содержание сетей уличного освещения | 2400,0 | 750,0 | 800,0 | 850,0 |
| Капитальный ремонт ливневой канализации | 2700,0 | 800,0 | 900,0 | 1000,0 |
| Текущее содержание ливневой канализации | 1800,0 | 500,0 | 600,0 | 700,0 |

| | | | | |
|--|---------|---------|---------|---------|
| Технический надзор за ремонтом дорог | 300,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| Изготовление ПСД | 400,0 | 120,0 | 130,0 | 150,0 |
| Текущее содержание территорий и объектов благоустройства | 11100,0 | 3600,0 | 3700,0 | 3800,0 |
| Мероприятия по безопасности людей на водных объектах | 210,0 | 60,0 | 70,0 | 80,0 |
| ИТОГО | 81960,0 | 26230,0 | 27650,0 | 28080,0 |

2. Разработка прогноза транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории муниципального образования

2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития муниципального образования г. Суздаль

Современные тенденции жилищного строительства таковы, что основной объем жилищного фонда вводится за счет собственных средств населения (семьи с доходами выше среднего), государственное финансирование осуществляется в основном в рамках целевых программ и при этом постепенно сокращается.

При анализе показателей текущего уровня социально-экономического и градостроительного развития муниципального образования, отмечается следующее:

- транспортная доступность районного городского поселения удовлетворяет потребностям его жителей;
- объекты производства располагаются вблизи места концентрации проживания населения, что облегчает основной вид корреспонденций – трудовые.

Развитие жилищного строительства в муниципальном образовании предусматривается за счет территориальных резервов.

По состоянию на 1 января 2016 года на территории муниципального образования проживало 9865 человек. Демографический прогноз, рассчитанный с учетом динамики изменения численности населения города Суздаля за предшествующий период, показывает относительную стабилизацию численности населения на уровне в среднем 10 тысяч человек.

Успешная реализации предложений в рамках Стратегии развития Владимирской области, ряда целевых программ, принятых на федеральном уровне, уровне субъекта федерации и муниципальном уровне, будет способствовать дальнейшему социально-экономическому развитию городского поселения Суздаль, повышению уровня и качества жизни городского населения, что, в свою очередь, приведёт к вероятной стабилизации демографической ситуации.

Рост численности населения будет зависеть от успешной политики занятости населения, в частности, создания новых рабочих мест, обусловленного развитием различных направлений хозяйственной деятельности, потенциал для которых имеет Суздаль.

Ориентировочный планируемый ввод новых рабочих мест:

- в туристической отрасли – 2,5-3,0 тыс. раб. мест;
- в сфере потребительского рынка – 0,2 тыс. раб. мест;
- в сфере малого предпринимательства – 0,3 тыс. раб. мест;
- в специальных учебных заведениях – 0,2 тыс. раб. мест;
- в производственной сфере – 0,3 тыс. раб. мест.

Таким образом, при успешной реализации целевой долгосрочной программы «Перспективы развитие туризма в городе Суздаль» с достижением проектной экскурсионно-туристической ёмкости 1,8 – 2 млн. чел. в год, при более равномерном распределении потока туристов по сезонам и созданием порядка 3,5 – 4,0 тыс. новых рабочих мест, численность постоянного населения города Суздаль может составить:

- 13,0-15,0 тыс. чел. – на расчётный срок;
- 11,0-12,0 тыс. чел. – на первый этап развития.

Градостроительное развитие муниципального образования осуществляется в соответствии с Генеральным планом, предполагающим интенсивную застройку северо-восточной части городского поселения, в первую очередь планировочных районов «Всполье – Север» и «Всполье – Восток». В общей сложности планируется ввод в эксплуатацию 89 тыс. м² жилья.

2.2. Прогноз транспортного спроса муниципального образования г. Суздаль, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющимся на территории городского поселения

Относительно стабильная демографическая ситуация в городском поселении позволяет сделать вывод, что значительного изменения транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения на территории муниципального образования г. Суздаль не произойдет в расчетном периоде.

Основным видом транспорта на территории города является автомобильный, иные виды не представлены. В связи с невысоким транспортным спросом существующая инфраструктура автомобильного транспорта справляется с решаемыми задачами и не требует реструктуризации.

Из-за отсутствия планов по созданию предприятий на территории муниципального образования интенсивность грузового транспорта незначительная и на расчетный срок сильно не изменится.

В целях разработки прогнозов транспортного спроса объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющимся на территории городского поселения было проведено моделирование с использованием программного обеспечения мирового уровня PTV Vision® VISSIM и PTV Vision® VISUM. В процессе моделирования были построены модели на существующее положение, краткосрочную (2021 г.), среднесрочную (2026 г.) и долгосрочную (2031 г.) перспективы.

Для расчета перспективного перераспределения пассажирского и грузового потока по сети учитываются мероприятия по строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на расчетные сроки.

Обработка информации осуществляется посредством создания в модели дополнительных сценариев с вводом вариантов развития перспективной сети.

По каждому транспортному району определяются данные социально-экономической статистики на рассматриваемые прогнозные сроки. На рисунках 7 и 8 представлены диаграммы с примерами изменения численности трудоспособного населения и рабочих мест на прогнозные года.

Рисунок 7

Динамика изменения численности трудоспособного населения

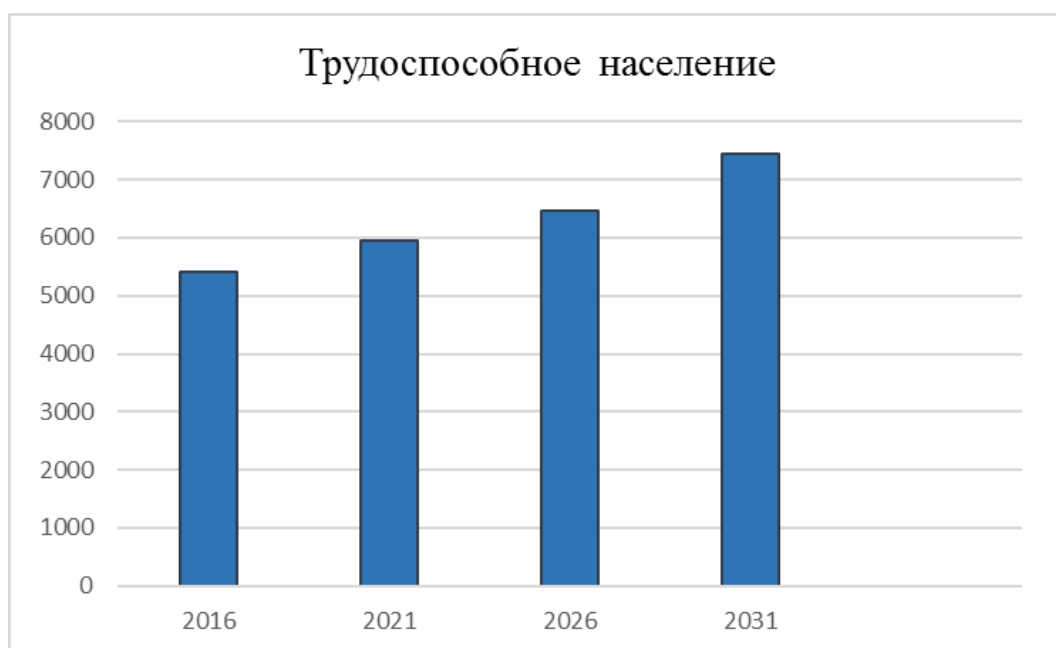


Рисунок 8

Динамика изменения количества рабочих мест



В связи с развитием туристического комплекса в муниципальном образовании планируется создание новых рабочих мест в сфере туризма. Новые рабочие места планируется создать за счет строительства крупных гостиничных, спортивных и культурно-развлекательных комплексов. Планируемое количество занятых в сфере туризма к 2021 году составит 4000 человек.

Увеличение жилого фонда планируется за счет строительства малоэтажных (многоквартирных) домов и объектов индивидуального жилищного строительства в разных районах города.

Новое жилищное строительство на период первой очереди, в основном, намечается на территориях, на которые разработаны проекты планировки жилых кварталов в районе улицы Пожарского, в районе бульвара Всполье, в районе ул. Колхозной.

В транспортной модели на расчётный 2021 года учитывается следующее развитие улично-дорожной сети:

- реконструкция ул. Восточная;
- реконструкция ул. Нетёка;
- реконструкция ул. Калинина;
- реконструкция ул. Виноградова;
- строительство дороги, соединяющей ул. Ленина и ул. Михайловская.

В транспортной модели на расчётный 2026 год учитывается следующее развитие улично-дорожной сети:

- строительство ул. Златоустовская;
- строительство ул. Лесная;
- строительство проектируемой улицы 1.

Согласно прогнозу развития туристического комплекса города Суздаля к 2026 году количество занятых в сфере туризма установится на уровне 4500 человек, а общая численность населения составит порядка 11867 человек.

Новое жилищное строительство намечается в районе «Всполье-Север», где планируется 2-3 этажная многоквартирная застройка, в районе индивидуальной малоэтажной застройки «Всполье-Восток», квартал жилой застройки вдоль дороги на Иваново к северо-западу от промзоны – район индивидуальной малоэтажной застройки, а также в районе ул. Колхозная – ул. Михайловская.

Развитие туристической отрасли планируется за счет строительства таких крупных объектов притяжения как, Гостиничный комплекс «Конгресс-парк-отель Великокняжеский», спортивный комплекс «Всполье» с автостоянкой, Туристско-деловой, информационный и культурно-развлекательный комплекс на территории Посада, универсальный спортивный зал с плавательным бассейном в районе Всполье.

Согласно оптимистичному прогнозу численность населения муниципального образования на расчетный срок установится в районе 13-15 тыс. чел. Число занятых в сфере туризма на 2035 год составит около 5 тыс. чел.

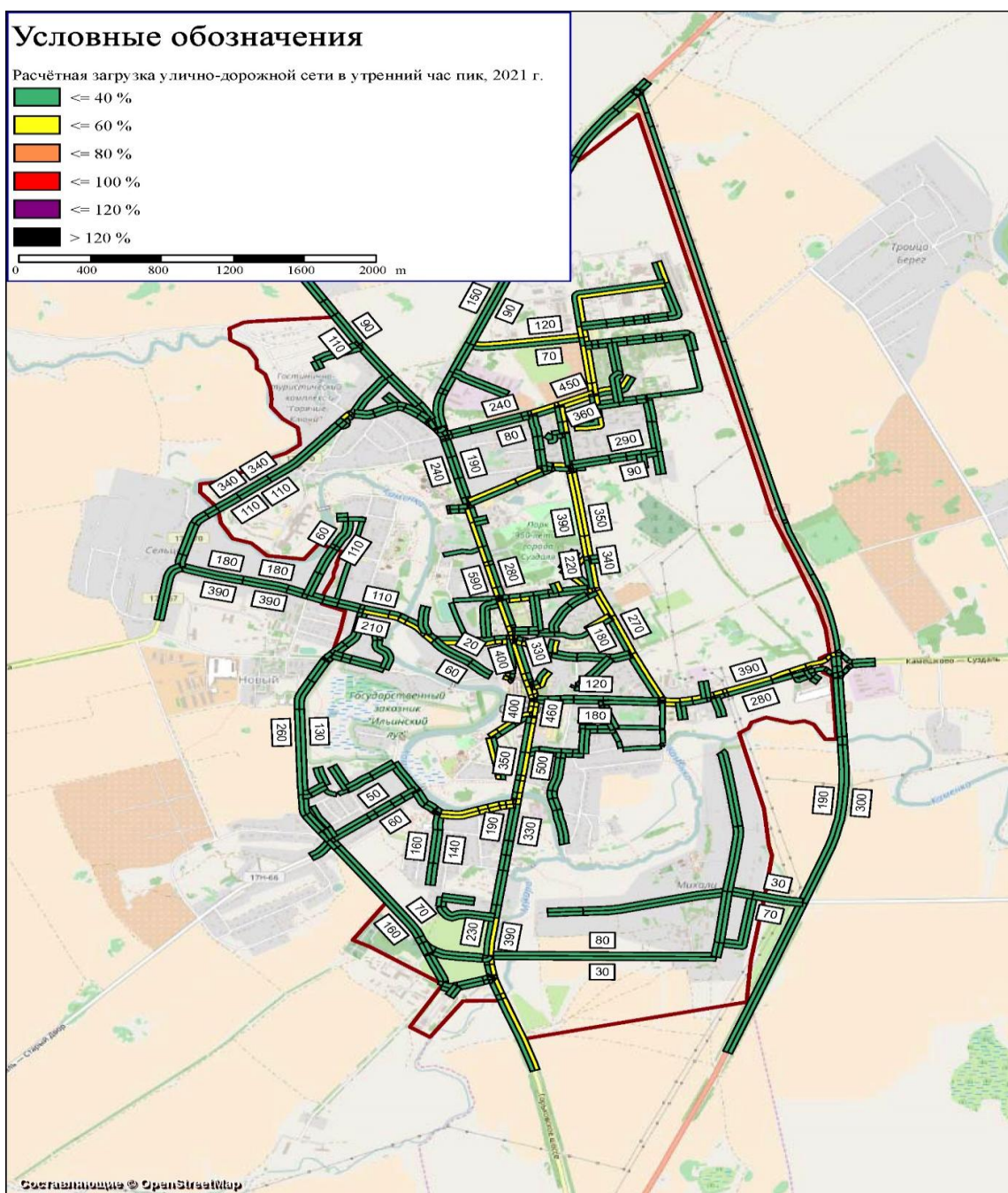
Развитие жилого фонда планируется в уже застраиваемых районах объектами ИЖС и многоквартирными домами. Развитие туристического

кластера планируется за счет строительства крупных гостинично-туристических комплексов, таких как Гостиничный комплекс «Липецкое поле» на въезде со стороны Иванова, а также Гостинично-молодежный комплекс с паркового экстремального спорта на въезде со стороны Кидекши.

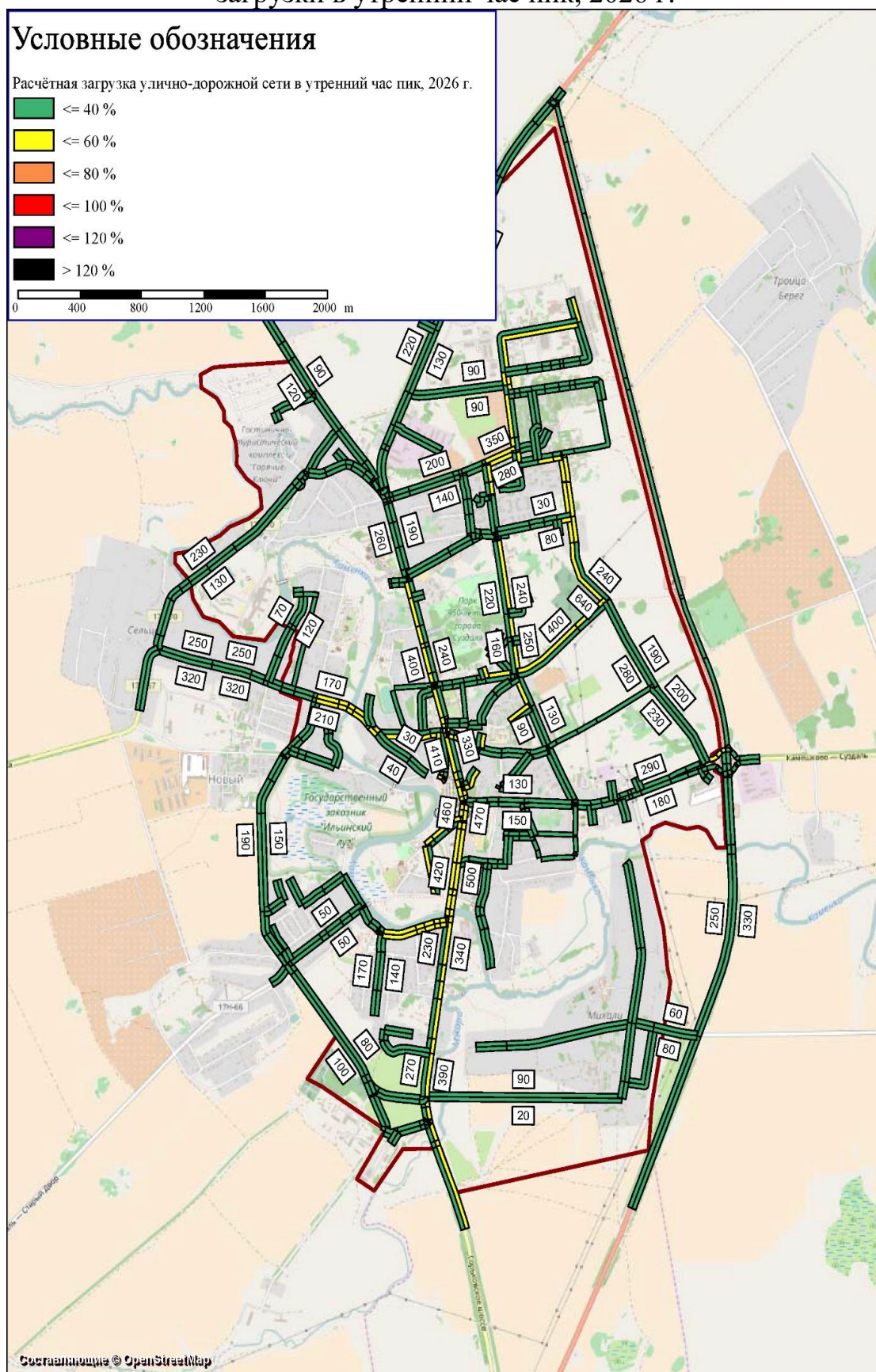
На рисунках 9 – 11 представлены расчетные картограммы загрузки и распределения транспортных потоков по УДС муниципального образования г. Суздаль на краткосрочную, среднесрочную и долгосрочную перспективы.

Рисунок 9

Картограмма расчётной интенсивности движения с классификацией по уровню загрузки в утренний час пик, 2021 г.



Картограмма расчётной интенсивности движения с классификацией по уровню загрузки в утренний час пик, 2026 г.



Результаты моделирования показывают незначительное увеличение нагрузки на УДС муниципального образования в прогнозных периодах, прежде всего в центральной части (ул. Ленина). Характер передвижения населения и перевозки грузов существенно не изменится.

2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

С учетом прогнозируемого роста численности населения должно быть запланировано увеличение подвижного состава городского пассажирского транспорта общего пользования (ГПТОП). После ввода в эксплуатацию новых участков УДС необходимо предусмотреть изменение схемы обслуживания населения ГПТОП.

На основании современных трендов развития транспортных систем, а также потребностей муниципального образования г. Суздаль можно прогнозировать существенное развитие пешеходной и велосипедной инфраструктуры. Развитие в данном направлении позволит увеличить количество транспортных корреспонденций, совершаемых пешком и с помощью велосипедного транспорта, что позволит снизить негативное влияние транспортной инфраструктуры.

Согласно СТП Владимирской области и СТП Суздальского муниципального района на территории городского поселения не запланированы мероприятия по развитию железнодорожного, воздушного и водного видов транспорта.

2.4. Прогноз развития дорожной сети муниципального образования г. Суздаль.

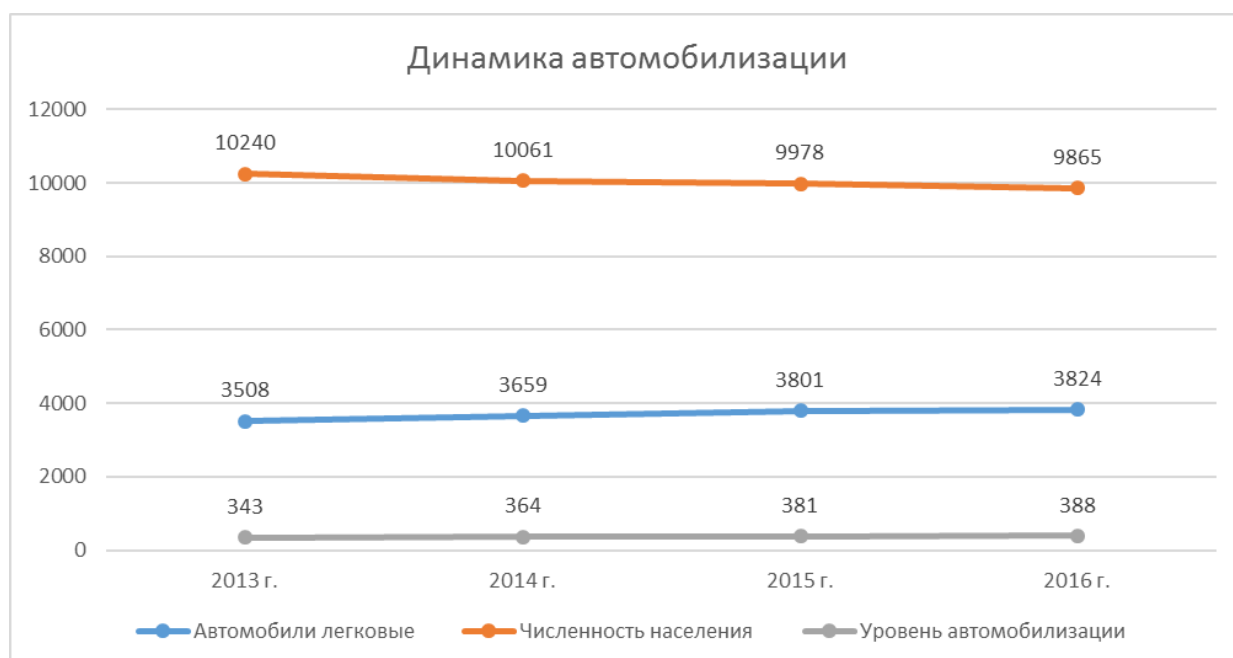
Существующая улично-дорожная сеть в целом удовлетворяет потребностям населения муниципального образования, при этом негативные моменты, связанные с перегрузкой УДС, не отмечены как в существующей ситуации, так и в прогнозных периодах по результатам транспортного моделирования. Поэтому существенного развития УДС не прогнозируется.

Основные направления развития улично-дорожной сети муниципального образования заданы Генеральным планом: строительство новых улиц и участков УДС в районах перспективной застройки, а также строительство связи района «ул. Михайловская – ул. Колхозная» с центральной частью города.

2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

В рисунке 12 представлены данные по динамике автомобилизации в муниципальном образовании г. Суздаль за 2013 – 2016 гг. Используются данные налоговой статистики по транспортному налогу 5-ТН.

Динамика изменения количества зарегистрированных автомобилей, численности населения и уровня автомобилизации по данным налоговой статистики



Несмотря на снижение численности населения отмечается рост количества зарегистрированных автомобилей и рост уровня автомобилизации. В среднем уровень автомобилизации повышается на 4,21 % в год, что соответствует общероссийскому тренду. Однако к 2016 году росту уровня автомобилизации замедлился до 1,83 % к уровню 2015 г. С учетом достаточно высокого значения данного показателя по сравнению со средним уровнем автомобилизации по РФ, составившим на 2016 год 258 ТС на 1000 населения, можно прогнозировать дальнейшее замедление динамики роста уровня автомобилизации.

По прогнозу на долгосрочный период до 2036 года уровень автомобилизации составит:

- в 2016 году – 388 автомобилей на 1000 жителей;
- в 2026 году – 429 автомобилей на 1000 жителей;
- в 2031 году – 473 автомобиля на 1000 жителей.

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а также для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрестке. К основным параметрам дорожного движения относят: интенсивность движения, интенсивность прибытия на зеленый сигнал, динамический коэффициент приведения состава транспортного потока, поток насыщения, установившийся интервал убытия очереди автомобилей, коэффициент загрузки полосы движением, доля зеленого сигнала в цикле,

коэффициент приращения очереди, средняя длина очереди в автомобилях и метрах, удельное число остановок автомобиля, коэффициент безостановочной проходимости.

С учетом прогнозируемого роста численности населения и уровня автомобилизации в муниципальном образовании, также прогнозируется рост основных параметров дорожного движения. Однако согласно результатов транспортного моделирования это не приведет к перегрузке УДС и кардинальному перераспределению транспортных потоков.

2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Согласно статистике, в последние годы в муниципальном образовании г. Суздаль отмечалось снижение основных показателей аварийности, что безусловно является положительным трендом. Однако прогнозируемый рост численности населения, уровня автомобилизации, загрузки дорог движением может привести к росту количества ДТП и пострадавших.

Чтобы не допустить негативного развития событий необходима реализация комплекса мероприятий, направленных на повышение уровня безопасности на УДС муниципального образования г. Суздаль. Таким образом при оптимистичном сценарии развития можно прогнозировать дальнейшее снижение основных показателей аварийности до уровня не более 5 – 7 учетных ДТП в год и 10 – 15 пострадавших при отсутствии смертельных случаев.

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

Задачами транспортной инфраструктуры в области снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду являются:

- сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта;
- мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

Для снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и возникающих ущербов необходимо:

- уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств;
- стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (ненефтяного происхождения) топливно-энергетических ресурсов.

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматривается реализация следующих мероприятий:

- разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;

- обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

В целом прогнозируется снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения прежде всего за счет перехода к использованию более экологически-чистых транспортных средств и материалов обустройства транспортной инфраструктуры.

3. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта

3.1. Определение целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры

Важное значение для оценки эффективности внедряемых мероприятий имеют целевые показатели, которые должны отвечать на вопрос, в какой степени достигнуты положительные результаты в обеспечении безопасности движения, скорости автомобильных перевозок и их экономичности после внедрения всех мероприятий в рамках проекта ПКРТИ.

Разрабатываемая система показателей должна содействовать развитию транспортной системы муниципального образования в соответствии с наиболее прогрессивными мировыми тенденциями.

В соответствии с выявленными проблемами необходимо осуществлять развитие транспортной инфраструктуры по следующим приоритетным направлениям:

- развитие пешеходного и велосипедного движения;
- развитие и упорядочение парковочного пространства;
- развитие инфраструктуры общественного транспорта;
- развитие улично-дорожной сети.

Система показателей должна в первую очередь отмечать развитие транспортной инфраструктуры по данным направлениям, а также обеспечивать интегральные оценки качества транспортного обслуживания. Таким образом, в качестве целевых показателей (индикаторов) необходимо использовать следующие:

- протяженность реконструируемых пешеходных дорожек и тротуаров, км;
- протяженность построенных пешеходных дорожек и тротуаров, км;
- протяженность построенных велодорожек/велополос, км;
- количество парковочных мест (бесплатные парковки), м/м;
- количество парковочных мест (платные парковки), м/м;
- увеличение дохода от внедрения платных парковок;
- доля остановочных объектов, удовлетворяющих нормативным требованиям;
- протяженность дорог, км;

- плотность УДС, км/км²;
- среднее время реализации корреспонденций, мин.

3.2. Проведение укрупненной оценки принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и выбор предлагаемого к реализации варианта

Суздаль – развитый полифункциональный центр российской значимости. Один из выдающихся музейных, туристских центров страны, широко известный за рубежом, был (да и остается), вероятно, единственным в России городом, основным источником доходов которого является туризм, не в последнюю очередь иностранный. Всесоюзный туристический маршрут по «Золотому Кольцу» становится брендом, который до сих пор продолжает приносить доход. В 1992 году Суздаль (точная формулировка: Белокаменные памятники Владимира и Суздаля), включая Кидекшу, был внесен в список мирового наследия ЮНЕСКО.

Город Суздаль включен в список исторических поселений (Приказ Министерства культуры РФ, Министерства регионального развития РФ от 29.07.2010 г. № 418/339, Приказ Министерства культуры РФ от 14.10.2013 г. №1549).

Следует отметить, что тема возрождения малых городов России через становление и развитие в них туристической отрасли в последние годы приобрела значительную актуальность.

Стратегией социально-экономического развития Владимирской области до 2030 года (Указ Губернатора Владимирской области от 02.06.2009 № 10) туризм отнесен к числу приоритетных направлений экономического развития региона.

Генеральный план города Суздаля определяет главным принципом развития города сохранение его исторических особенностей, уникальных черт, атмосферы русского уклада жизни, традиционных русских ценностей в сочетании с современными технологиями.

В соответствии с полученным статусом «исторического поселения» средствами и мероприятиями по сохранению должны быть обеспечены не только отдельные объекты культурного наследия, но весь город в целом, как целостный объект наследия, что даст возможность сделать город более привлекательным для российского и международного туризма.

Историко-культурный потенциал г. Суздаля в целом должен стать главным фактором развития города (основой социального и экономического развития, туристических, культурных, спортивных, образовательных программ, развития малого бизнеса, иных программ).

Варианты проектирования при разработке ПКРТИ обуславливаются, как правило, следующими исходными данными – показателями социально-экономического прогноза:

- численность населения;
- количество рабочих мест;
- уровень автомобилизации населения.

По состоянию на 01.01.2016 г. численность населения городского поселения Суздаль составила 9865 жителей.

Демографическая ситуация городского поселения на протяжении последних лет характеризуется некоторым сокращением численности населения, как за счёт естественной убыли, так и за счёт механического оттока населения. Демографические процессы, происходящие в городе, аналогичны процессам, имеющим место в большинстве городов России с преобладанием русского населения – происходит старение населения, сокращение доли молодых возрастов, наблюдается естественная убыль населения и отрицательное сальдо миграции. За последние годы прослеживается положительное изменение показателей естественного прироста, что подкрепляется проводимой в городе социально-демографической политикой.

Генеральный план Суздаля учитывает наличие временного населения (гостевой поток) как специфическую «демографическую нагрузку» на инфраструктуру города. При определении проектной численности населения городского поселения приняты во внимание:

- анализ динамики численности населения г. Суздаля за последние годы;
- материалы Схемы территориального планирования Владимирской области;
- прогнозы развития различных направлений хозяйственной деятельности городского поселения, востребованности в новых рабочих местах.

Демографический прогноз, рассчитанный с учётом динамики изменения численности населения города Суздаля за предшествующий период, показывает относительную стабилизацию численности населения (с возможностью некоторого уменьшения) на уровне от 9 до 10 тыс. чел.

Успешная реализации предложений в рамках Стратегии развития Владимирской области, ряда целевых программ, принятых на федеральном уровне, уровне субъекта федерации и муниципальном уровне, будет способствовать дальнейшему социально-экономическому развитию городского поселения Суздаль, повышению уровня и качества жизни городского населения, что, в свою очередь, приведёт к вероятной стабилизации демографической ситуации.

Город (и прилегающая территория) рассматривается как перспективный для притяжения мигрантов.

Инвестиционная политика, проводимая в городе, способствует формированию благоприятного инвестиционного климата и привлечению в город дополнительных ресурсов.

Доминантой развития города Суздаля на перспективу, согласно документам стратегического и территориального планирования, определен переход от ситуации «город – рядом с музеем, с туризмом» к «музей, туризм и город – как целое».

В этих целях наиболее целесообразным и перспективным направлением развития Суздаля является повышение эффективности использования следующих ресурсов муниципального образования:

- историко-культурного и природно-ландшафтного наследия,

памятников истории и культуры, историко-культурных ландшафтов, панорам города, «картин» городской среды и пространств, городского ландшафта – как основного потенциала и фактора развития города;

- развитие городского музейного и экспозиционного комплекса разных форм собственности: городские музеи, музеи быта разных слоев жителей, особенности развития города и его ансамбль, исторические комплексы, панорамы, главные видовые точки;

- развитие отрасли и инфраструктуры туризма как основной в городском хозяйстве, с определением необходимых качественных и количественных параметров, с организацией туроператоров и максимизацией доходов от туризма во всех аспектах;

- развитие разноплановой городской торговли всех видов с организацией традиционных «суздальских» ярмарок и базаров – по историческим аналогам.

Генеральный план города Суздаля определяет основные позиции развития города.

а) Суздаль – как привлекательное и удобное, безопасное место жизнедеятельности населения, туристов:

- 1) с ростом основных экономических индикаторов уровня жизни, социальных стандартов и других социальных норм, экологии – в соответствии с социальным стандартом;

- 2) эффективным использованием муниципальной собственности, городской земли, с организацией новых рабочих мест.

б) Суздаль – как музейный и туристский центр с развитой инфраструктурой – один из лидирующих в системе «Золотое кольцо России», других аналогичных центров с ростом экспозиционно-музейных городских объектов и общего туристского потока, объектов инфраструктуры, туризма.

в) Суздаль – как производственно-обслуживающий комплекс района:

- 1) с условиями эффективного предпринимательства и частной инициативы, вовлечения и активизации аграрного потенциала города и района в его социально-экономическую систему;

- 2) с развитием торговли и переработки традиционной экологически чистой сельскохозяйственной продукции районов.

г) Суздаль – как место притяжения творческих сил с задачей не только в сохранении традиционной культуры и передаче знаний о ней, но и проведения фестивалей, мастер-классов, выставок, сезонных творческих «школ», мастерских и т.п., организации представлений приглашенных театральных групп, творческих групп с постепенной активизацией творческой жизнедеятельности такой культурной направленности, особенно в «спокойные» для туристов сезоны и временные периоды.

Город имеет все основания для приоритетного развития туристско-экскурсионных функций, что требует проведения реконструкции исторического наследия города, развития соответствующей инфраструктуры, прежде всего, гостиничной индустрии, информационной и транспортной инфраструктуры, индустрии питания, сувенирного производства, учебной инфраструктуры туризма и пр.

В сфере транспортного обслуживания Генеральный план Суздаля предусматривает следующие направления хозяйственной деятельности:

- обслуживание внутригородских и внегородских пассажирских перевозок, совершенствование связи с городами Владимир, Москва и пр.;
- совершенствование улично-дорожной сети, транспортное строительство;
- развитие сети автостоянок;
- расширение сети автосервиса;
- развитие служб обеспечения транспортной деятельности, обеспечение безопасности дорожного движения.

Проведенный анализ документов территориального и стратегического планирования города Суздаля, как местного, так и регионального уровня, показал наличие практически одного сценария социально-экономического развития города, который можно охарактеризовать как оптимистично-реалистичный. Таким образом, нужно выбрать единственно-возможный, так как в документах территориального и стратегического планирования отсутствует вариативность сценариев социально-экономического развития города Суздаля.

Тем не менее, следуя обозначенной стратегии развития города: «Суздаль – центр культурного и исторического туризма России, комфортный для проживания», предлагается два варианта проектирования ПКРТИ.

Первый вариант, который можно охарактеризовать, как «инновационный», предусматривает принцип развития города, характерный для крупных европейских и отечественных городов. Этот принцип нашел отражение и в Проекте Генерального плана города Суздаля, и в Проекте Концепции развития г. Суздаля до 2024 года.

Предложенный принцип предусматривает освобождение от движения индивидуальных автомобилей центрального ядра города путём «перехвата» автомобилей, прибывающих в город, специальными (перехватывающими) стоянками, специализацией участков улиц Ленина от ул. Нетека до ул. Кремлёвской и участка ул. Васильевской от ул. Ленина до ул. Торговая площадь для движения только общественного пассажирского транспорта, велосипедистов и пешеходов.

Предлагаемые планировочные меры, в сочетании с организационными, создадут ситуацию, при которой «неорганизованным» посетителям, прибывающим в Суздаль с экскурсионными или иными целями, будет целесообразнее оставлять свои автомобили на перехватывающих парковках у въездов в город. Далее по городу передвигаться можно будет пешком, на велосипедах или на общественном транспорте. Исключением могут быть автобусы, подвозящие туристов многодневного пребывания непосредственно к крупным гостиничным комплексам по периферийным улицам в объезд центрального ядра.

В данном варианте, жертвуя свободой перемещения автотранспорта в границах историко-туристического ядра Суздаля, положительно решаются вопросы развития туристской инфраструктуры, социально-экономической

сферы, повышается привлекательность города для инвесторов. Организация сети перехватывающих парковок обусловит активизацию бизнеса в сфере автомобильного сервиса и ремонта, строительства кемпингов, мотелей. Расширение зоны пешеходного движения за счет создания маршрутов от мест парковки иногороднего автотранспорта до исторического ядра создаст импульс для организации новых предприятий малого и среднего предпринимательства. Это позволит расширить экономическую основу местного самоуправления, организовать новые рабочие места, увеличить доходную часть местного бюджета.

В современных и будущих условиях могут возникать потребности в выделении трасс для других видов движения, например, гужевого или велосипедного. Поскольку «пробивка» для этих целей новых улиц или дорог не представляется реальной, следует прибегать к совмещению: движение гужевых экипажей может совмещаться с движением городских малогабаритных автобусов. Велосипедные трассы могут частично совмещаться с пешеходными, если для этого можно выделить обособленную полосу.

Развитие УДС предполагается за счёт строительства новых отрезков улиц общего назначения на севере города в районе нового строительства и на юге в районе ул. Михайловская – ул. Колхозная. При этом для улично-дорожной сети, не вовлеченной непосредственно в сферу притяжения туристско-рекреационной отрасли городского устройства, сохраняется стандартная политика транспортного обслуживания, направленная на наиболее полное удовлетворение потребности в перемещениях для всех участников дорожного движения. С учетом географических и социально-экономических особенностей Суздаля, в мероприятиях по развитию транспортной инфраструктуры следует обратить особое внимание на организацию велосипедного движения между «спальными» районами и местами приложения труда. Вкупе с описанными выше мероприятиями, пропаганда велосипедного транспорта при трудовых корреспонденциях окажет положительное влияние на загруженность УДС, экологическую обстановку, и, в первую очередь – на здоровье населения.

В целях повышения качества транспортной инфраструктуры, особенно в районах концентрации мест притяжения жителей и гостей города, предполагается создание платного парковочного пространства закрытого (на закрытых площадках) и открытого (вдоль проезжей части дорог) типа.

Второй вариант, который можно охарактеризовать как «инерционный», подразумевает развитие города согласно устоявшимся принципам с некоторыми некардинальными изменениями.

При таком подходе сохраняется единый функционал УДС города, ориентированный на наиболее полное удовлетворение потребности в перемещениях для всех участников дорожного движения.

Объекты транспортной инфраструктуры приводятся и поддерживаются в нормативном состоянии (тротуары, остановочные пункты, освещение и технические средства организации дорожного движения).

Предполагается создание платного парковочного пространства закрытого и открытого типа в районах концентрации мест притяжения жителей и гостей

города.

Развитие УДС предполагается за счёт строительства новых отрезков улиц общего назначения к районам нового жилищного строительства.

Развитие альтернативных видов транспорта предполагается за счет создания велотранспортной инфраструктуры по центральным улицам города.

Данный вариант по экономическим соображениям является менее эффективным относительно «инновационного», однако, будучи консервативно-спокойным, не потребует подготовки общественного мнения к преобразованиям институционального характера.

Таким образом, существенное различие в концепциях указанных вариантов проектирования ПКРТИ предопределяет разницу в выборе программы мероприятий.

Сравнение предлагаемых вариантов развития по разработанной системе показателей приведено в таблице 17.

Таблица 17

Сопоставление инерционного и инновационного сценариев развития транспортной инфраструктуры Суздаля

| № п/п | Показатель | Текущее состояние | Инерционный сценарий | Инновационный сценарий |
|-------|---|-------------------|----------------------|------------------------|
| 1 | Протяженность дорог, км | 59,920 | 64,284 | 61,366 |
| 2 | Плотность УДС, км/км ² | 3,81 | 4,09 | 3,90 |
| 3 | Количество парковочных мест (бесплатные парковки), м/м | 4941 | 5241 | 5241 |
| 4 | Количество парковочных мест (платные парковки), м/м | 329 | 954 | 487 |
| 5 | Увеличение дохода от внедрения платных парковок | – | 15 млн. в год | 4,7 млн. в год |
| 6 | Количество парковочных мест (перехватывающие парковки), м/м | 0 | 0 | 2150 |
| 7 | Протяженность велодорожек / Протяженность велополос, км | 0 / 0 | 8,11 / 6,14 | 8,11 / 11,34 |
| 8 | Протяженность реконструируемых пешеходных дорожек и тротуаров, км | – | 19,91 | 19,91 |
| 9 | Протяженность проектируемых пешеходных дорожек и тротуаров, км | – | 11,63 | 11,63 |
| 10 | Среднее время реализации корреспонденций, мин | 8 | 10 | 12 |
| 11 | Доля остановочных объектов, удовлетворяющих нормативным требованиям | 0 % | 100 % | 100 % |

Развитие транспортной инфраструктуры и организации дорожного движения города Суздаля согласно инерционному сценарию приведет к увеличению протяженности дорог и плотности улично-дорожной сети, что положительно скажется на транспортной доступности (снижение времени

реализации перемещений в пределах города) и связности различных районов города. При инновационном сценарии данные показатели снижаются в связи с перекрытием центральной части Суздаля для индивидуального транспорта. В свою очередь, увеличится протяженность велополос в районах, недоступных для автомобилей.

Оба варианта развития транспортной системы предполагают приведение в нормативное состояние существующих пешеходных дорожек и тротуаров и устройство новых на подходах к местам притяжения пешеходных корреспонденций, приведение в нормативное состояние остановочных пунктов, а также увеличение площади парковочного пространства. В части бесплатных парковок количество машино-мест для обоих сценариев равно, однако инновационный подход подразумевает устройство бесплатных перехватывающих парковок на въезде в центральные районы города. Инерционный сценарий является более рентабельным с точки зрения получения доходов от внедрения платных парковок на центральных улицах.

В свою очередь, инновационный подход подразумевает концептуальные изменения транспортной системы города в связи с ограничением доступа индивидуального транспорта на центральные улицы города, представляющие туристско-рекреационную и культурно-историческую ценность. Подобные институциональные преобразования организации дорожного движения требуют обязательного согласования с населением Суздаля. Очевидно, что такой сценарий развития структуры транспортной системы города будет неудобен для большинства местных жителей, что повлечет за собой повышенный уровень социальной напряженности, поэтому с позиции минимизации негативных социально-экономических последствий в качестве оптимального был принят инерционный сценарий развития транспортной инфраструктуры муниципального образования.

4. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметрах объектов транспорта, очередности реализации мероприятий (инвестиционных проектов)

4.1. Развитие транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Единственным видом транспорта, используемом в муниципальном образовании г. Суздаля является автомобильный. При этом существенная часть перемещений совершается пешком, что обуславливается малыми размерами городской территории и туристической направленностью экономики городского поселения.

Мероприятия по развитию автомобильного транспорта и пешеходной инфраструктуры отражены в последующих разделах.

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

В соответствии с проектом Генерального плана планируется застройка северо-восточного района городского поселения, сопровождаемая

строительством новых улиц и участков УДС. Планируется строительство автомобильной дороги в целях повышения связности района «ул. Михайловская – ул. Колхозная» с центральной частью города Суздаля.

Оптимистичный прогноз демографического развития показывает рост численности населения ориентировочно на 53 %.

Описанные изменения требуют пересмотра маршрутной схемы движения автомобильного пассажирского транспорта общего пользования, увеличения подвижного состава. На решение этих задач должны быть направлены следующие мероприятия:

- разработка и актуализация документа планирования регулярных перевозок согласно требования Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 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»;

- строительство новых остановочных пунктов, ориентировочным количеством 6 штук;

- строительство разворотных площадок, ориентировочным количеством 2 объекта;

- увеличение подвижного состава на 3 автобуса средней вместимости (с учетом того, что действующий перевозчик ООО «Суздальское АТП» не является муниципальным предприятием, финансирование данного мероприятия должно осуществляться из внебюджетных источников);

- обновление подвижного состава в целях его перевода на использование низкопольных и работающих на газомоторном топливе автобусов;

К настоящему моменту ни один из действующих остановочных объектов не удовлетворяет нормативным требованиям полностью. Решение этой задачи необходимо в целях повышения качества обслуживания населения пассажирским транспортом.

Единственным транспортно-пересадочным узлом (ТПУ) на территории муниципального образования является действующий автовокзал. Его пропускной способности достаточно как в существующем, так и в прогнозном периоде. Таким образом строительство нового ТПУ не требуется.

4.3. Развитие инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства

Объекты дорожного сервиса в муниципальном образовании г. Суздаль представлены в необходимом объеме, строительство дополнительных объектов не требуется.

Основным направлением развития инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта в рамках выбранного варианта проектирования является организация создания и эффективного функционирования единого парковочного пространства. При этом должны быть реализованы следующие задачи.

При оценке существующего парковочного пространства был выявлен дефицит в 219 машино-мест для постоянного хранения транспортных средств в

северо-восточном районе муниципального образования г. Суздаль (бульвар Всполье), а также в 137 машино-мест для временного хранения транспортных средств у объектов притяжения. Таким образом необходимо создание новых парковочных мест для устранения выявленного дефицита.

Создание мест для постоянного хранения транспортных средств должно осуществляться за счет средств бюджета муниципального образования г. Суздаль, создание мест для временного хранения – за счет привлечения внебюджетных средств.

Создание и развитие платного парковочного пространства в муниципальном образовании г. Суздаль должно осуществляться с привлечением частного инвестора.

4.4. Развитие инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Передвижение пешком является основным и наиболее распространенным видом передвижения во всех общественных группах в странах мира. Фактически любой маршрут начинается и заканчивается пешей ходьбой. На некоторых маршрутах ходьба является единственным способом передвижения, независимо от того, идет ли речь о дальних походах или о короткой прогулке в магазин. На других маршрутах человек может проходить пешком один или несколько отрезков пути – например, добираясь пешком до автобусной остановки и от нее и проезжая на автобусе некоторое расстояние между этими двумя пешеходными участками.

В настоящее время в муниципальном образовании г. Суздаль существуют потребность в строительстве тротуаров общей протяженностью 13,87 км. В целях доведения параметров существующих тротуаров до нормативных значений необходима их реконструкция на протяжении 35,37 км.

Следующим важным направлением развития пешеходной инфраструктуры является реализация организационных мероприятий по созданию пешеходных переходов. К настоящему времени существует потребность в создании 22 новых пешеходных переходов.

Согласно Конвенции Организации Объединенных наций о правах инвалидов, принятой резолюцией № 61/106 Генеральной Ассамблеи ООН от 13 декабря 2006 года, инвалиды должны иметь равные возможности для реализации своих прав и свобод во всех сферах жизнедеятельности, в том числе равное право на получение всех необходимых социальных услуг для удовлетворения своих нужд в различных сферах жизнедеятельности. При этом взаимодействие лиц с устойчивыми физическими, психическими, интеллектуальными или сенсорными нарушениями, с различными барьерами окружающей среды может мешать их полному и эффективному участию в жизни общества наравне с другими. Поэтому среди основных принципов деятельности государств, правительств, всех институтов общества, Конвенцией определены принципы доступности, равенства возможностей, полного и эффективного вовлечения и включения в общество.

В рамках реализации задачи по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов необходимы к реализации следующие мероприятия:

- реконструкция пересечений и примыканий улиц с целью обеспечения безбарьерной среды общим количеством 210;

- оснащение тактильной плиткой тротуаров на пути передвижения инвалидов к местам притяжения (необходимо уложить 1030 м² тактильной плитки);

- оснащение существующих и проектируемых регулируемых пешеходных переходов звуковой сигнализацией в количестве 6 шт.

Велосипедное движение является наиболее эффективным видом транспорта для передвижения по территории небольшого города и хорошей альтернативой моторизованному транспорту в виду его малозатратности, благотворного воздействия на здоровье населения и положительного влияния на транспортную систему и экологию города.

С целью создания безопасной среды для велосипедных передвижений необходима организация велотранспортной инфраструктуры, что сделает город более удобным и комфортным для жизни, а также повысит привлекательность города для туристов.

В рамках создания велотранспортной инфраструктуры необходимо:

- создание велополос на УДС муниципального образования г. Суздаль общей протяженностью 12,6 км;

- создание велосипедных дорожек общей протяженностью 9,94 км;

- строительство велопарковок у 14 объектов притяжения.

4.5. Развитие инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб

Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб не планируются.

4.6. Развитие сети дорог муниципального образования г. Суздаль

Сеть автомобильных дорог общего пользования в совокупности с элементами пешеходной и велотранспортной инфраструктуры обеспечивает полный объем транспортных корреспонденций муниципального образования г. Суздаль. Поэтому в направлении развития этой сети сосредоточена основная часть мероприятий ПКРТИ.

В целях повышения безопасности дорожного движения должно быть реализовано комплексное мероприятие по повышению эффективности организации дорожного движения в этом направлении, включающее мероприятия по:

- скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах;

- ограничению доступа транспортных средств на определенные территории;

- формированию перечня пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования;

- устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями;

- обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям;

- расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеofиксации нарушений правил дорожного движения.

На повышение эффективности функционирования сети дорог в целом направлены следующие организационные мероприятия:

- разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее – АСУДД), ее функции и этапы внедрения;

- совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения;

- применение реверсивного движения;

- организация пропуска транзитных транспортных потоков;

- организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках;

- определение режимов работы светофорного регулирования.

Также должна быть решена задача по организации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации.

Детализация данных мероприятий осуществляется посредством разработки комплексной схемы организации дорожного движения (КСОДД), регламентированной приказом Министерства транспорта РФ от 17 марта 2015 г. № 43 «Об утверждении правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения».

Качественные характеристики дорожной сети улучшаются прежде всего за счет повышения ее связности. В данном направлении должны быть реализованы следующие мероприятия:

- строительство дороги в продолжение улицы Михайловская протяженностью 1,26 км и шириной проезжей части 7 м для организации транспортной связи района «ул. Михайловская – ул. Колхозная» с центром города;

- строительство автомобильной дороги протяженностью 0,12 км и шириной проезжей части 6 м в целях реализации связи ул. Молодежная и ул. Скобенникова;

- строительство пешеходных дорожек и тротуаров в целях повышения пешеходной связности районов города.

Дальнейшее развитие сети дорог муниципального образования осуществляется в соответствии с Генеральным планом – строительство проектируемых улиц в районе новой жилой застройки. На ближайшую перспективу определены параметры строительства городской дороги с освещением на территории жилого квартала в районе бульвар Всполье (ул. Восточная) в городе Суздаль Владимирской области.

5. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации. Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий.

Реализация мероприятий программы осуществляется за счет средств бюджета муниципального образования г. Суздаль и с привлечением дополнительных источников финансирования. Ежегодные объемы финансирования мероприятий, входящих в ПКРТИ, определяются при разработке бюджета муниципального образования г. Суздаль на очередной финансовый год.

Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятий Программы на расчетный срок составляет 402571,1 тыс. руб.

Информация о расходах на реализацию программы представлена в таблице 18.

Оценка объемов и источников финансирования мероприятий

| Статус | Наименование муниципальной программы, основного направления | Ответственный исполнитель и соисполнители муниципальной программы, главные распорядители средств городского бюджета (далее также – ГРБС) | Всего, тыс.руб. | В том числе по годам | | | | | |
|--------------------------------|---|--|------------------|----------------------|----------------|----------------|--------------|---------------|-----------------|
| | | | | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022-2031 |
| Муниципальная программа | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования город Суздаль | Всего | 399651,3 | 13495 | 35457,8 | 31189,6 | 16637 | 3131,2 | 189671,2 |
| | | Областной бюджет | 87052,5 | - | 255 | - | - | - | 86797,5 |
| | | Районный бюджет | 1672,0 | - | - | - | - | - | 1672 |
| | | Городской бюджет | 278829,2 | 13495 | 35457,8 | 31189,6 | 16637 | 3131,2 | 189671,2 |
| | | Внебюджетные источники | 32097,6 | - | 10497,6 | - | - | - | 21600 |
| Основное мероприятие 1 | Повышение уровня комфортности и безопасности пользователей транспортных средств, пешеходов и улучшение социально-экономического положения муниципального образования город Суздаль | Всего | 399651,3 | 13495 | 35457,8 | 31189,6 | 16637 | 3131,2 | 189671,2 |
| | | Областной бюджет | 87052,5 | - | 255 | - | - | - | 86797,5 |
| | | Районный бюджет | 1672,0 | - | - | - | - | - | 1672 |
| | | Городской бюджет | 278829,2 | 13495 | 35457,8 | 31189,6 | 16637 | 3131,2 | 189671,2 |
| | | Внебюджетные источники | 32097,6 | - | 10497,6 | - | - | - | 21600 |
| Мероприятие 1.1 | Разработка и актуализация документа планирования регулярных перевозок | Всего Городской бюджет | 2000 2000 | - | - | - | - | 1000 1000 | 1000 1000 |
| Мероприятие 1.2 | Строительство новых остановочных пунктов в районах перспективной застройки | Всего Городской бюджет | 1980 1980 | - | - | - | - | - | 1980 1980 |
| Мероприятие 1.3 | Строительство новых разворотных площадок в районах перспективной застройки | Всего Внебюджетные источники | 600 600 | - | - | - | - | - | 600 600 |
| Мероприятие 1.4 | Обновление подвижного состава в целях его перевода на использование низкопольных и работающих на газомоторном топливе автобусов | Всего Внебюджетные источники | 10500 10500 | - | - | - | - | - | 10500 10500 |
| Мероприятие 1.5 | Увеличение подвижного состава городского пассажирского транспорта общего пользования | Всего Внебюджетные источники | 10500 10500 | - | - | - | - | - | 10500 10500 |
| Мероприятие 1.6 | Приведение остановочных объектов в соответствие с нормативными требованиями | Всего Городской бюджет | 22316 22316 | - | 1050 | 1440 | 1440 | - | 18386 18386 |
| Мероприятие 1.7 | Организация парковочных мест для постоянного хранения транспортных средств | Всего Городской бюджет | 1312,8 1312,8 | - | - | 201,6 | 180 | 931,2 | - - |

| | | | | | | | | | |
|------------------|---|---------------------------------|--------------------|----------------|--------------------|----------------|----------------|--------------|--------------------|
| Мероприятие 1.8 | Организация парковочных мест для временного хранения транспортных средств | Всего Внебюджетные источники | 295,2 295,2 | - - | 295,2 295,2 | - - | - - | - - | - - |
| Мероприятие 1.9 | Организация платных парковок | Всего Внебюджетные источники | 10202,4 10202,4 | - - | 10202,4 10202,4 | - - | - - | - - | - - |
| Мероприятие 1.10 | Строительство тротуаров | Всего Городской бюджет | 43552,5 43552,5 | - - | 4400 4400 | - - | - - | - - | 39152,5 39152,5 |
| Мероприятие 1.11 | Строительство тротуара на Западном обходе г. Суздаль | Всего Областной бюджет | 5062,5 5062,5 | - - | - - | - - | - - | - - | 5062,5 5062,5 |
| Мероприятие 1.12 | Реконструкция тротуаров | Всего Городской бюджет | 93375 93375 | - - | - - | 15930 - | - - | - - | 77445 77445 |
| Мероприятие 1.13 | Устройство новых пешеходных переходов | Всего Городской бюджет | 1700 1700 | - - | 1360 1360 | - - | - - | - - | 340 340 |
| Мероприятие 1.14 | Устройство пешеходных переходов на Западном обходе г. Суздаля | Всего Областной бюджет | 255 255 | - - | 255 255 | - - | - - | - - | - - |
| Мероприятие 1.15 | Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов | Всего Городской бюджет | 2992 2992 | - - | - - | - - | - - | - - | 2992 2992 |
| Мероприятие 1.16 | Устройство велосипедных полос | Всего Городской бюджет | 11678,4 11678,4 | - - | 5515,2 5515,2 | - - | - - | - - | 6163,2 6163,2 |
| Мероприятие 1.17 | Устройство велосипедных полос по ул. Суздальская | Всего Районный бюджет | 592 592 | - - | - - | - - | - - | - - | 592 592 |
| Мероприятие 1.18 | Устройство велосипедных дорожек | Всего Городской бюджет | 13837,5 13837,5 | - - | - - | - - | - - | - - | 13837,5 13837,5 |
| Мероприятие 1.19 | Устройство велосипедной дорожки по улице Центральная | Всего Районный бюджет | 1080 1080 | - - | - - | - - | - - | - - | 1080 1080 |
| Мероприятие 1.20 | Устройство велосипедной дорожки по Западному обходу г. Суздаля | Всего Областной бюджет | 8775 8775 | - - | - - | - - | - - | - - | 8775 8775 |
| Мероприятие 1.21 | Устройство велопарковок | Всего Городской бюджет | 60 60 | - - | 60 60 | - - | - - | - - | - - |
| Мероприятие 1.22 | Комплексное мероприятие по повышению эффективности организации дорожного движения | Всего Городской бюджет | 26448 26448 | 495 495 | 320 320 | 618 618 | 1200 1200 | 1200 1200 | 22615 22615 |
| Мероприятие 1.23 | Комплексное мероприятие по повышению эффективности организации дорожного движения | Всего Областной бюджет | 2400 2400 | - - | - - | - - | - - | - - | 2400 2400 |
| Мероприятие 1.24 | Строительство дороги в продолжение улицы Михайловская для связи ее с улицей Ленина протяженностью 1,26 км | Всего Областной бюджет | 70560 70560 | - - | - - | - - | - - | - - | 70560 70560 |
| Мероприятие 1.25 | Строительство дороги в продолжение улицы Скобенникова для связи ее с улицей Молодежная протяженностью 0,12 км | Всего Городской бюджет | 5760 5760 | - - | - - | - - | - - | - - | 5760 5760 |
| Мероприятие 1.26 | Строительство ул. Восточная | Всего Городской бюджет | 51817 51817 | 13000 13000 | 12000 12000 | 13000 13000 | 13817 13817 | - - | - - |

6. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Значения показателей, отраженных в цели проекта, по годам реализации проекта и на перспективу до 2031 года приведены в таблице 19.

Таблица 19

Целевые индикаторы и показатели проекта

| Показатель | Единица измерения | Базовое значение (2016 г.) | Период, год | | | | | |
|---|--------------------|----------------------------|-------------|-------|-------|-------|-------|-----------|
| | | | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022-2031 |
| Протяженность дорог | км | 59,920 | 60,67 | 60,67 | 60,67 | 60,67 | 60,67 | 62,05 |
| Плотность УДС | км/км ² | 3,81 | 3,86 | 3,86 | 3,86 | 3,86 | 3,86 | 3,95 |
| Количество парковочных мест (бесплатные парковки) | м/м | 4941 | 4941 | 5023 | 5079 | 5129 | 5241 | 5241 |
| Количество парковочных мест (платные парковки) | м/м | 329 | 329 | 954 | 954 | 954 | 954 | 954 |
| Увеличение дохода от внедрения платных парковок | тыс. руб | - | - | 15000 | 15000 | 15000 | 15000 | 15000 |
| Протяженность построенных велодорожек/велополос | км | 0/0 | 0/0 | 0/5,6 | 0/5,6 | 0/5,6 | 0/5,6 | 8,66/13 |
| Протяженность реконструируемых пешеходных дорожек и тротуаров | км | - | - | - | 4,72 | - | - | 30,65 |
| Протяженность вновь построенных пешеходных дорожек и тротуаров | км | - | 1,16 | - | - | - | - | 12,89 |
| Среднее время реализации корреспонденций | мин | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 10 |
| доля остановочных объектов, удовлетворяющих нормативным требованиям | % | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 |

Оценка эффективности реализации программы осуществляется по итогам ее исполнения за отчетный период, и в целом – после завершения реализации программы. Критериями оценки являются: эффективность, результативность, финансовое исполнение.

Эффективность отражает соотношение результатов, достигнутых в процессе реализации Программы и финансовых затрат, связанных с ее реализацией.

Результативность отражает степень достижения плановых значений целевых показателей Программы.

Финансовое исполнение отражает соотношение фактических финансовых затрат, связанных с реализацией Программы, и ассигнований, утвержденных на очередной финансовый год.

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

В рамках реализации настоящей Программы не предполагается проведение институциональных преобразований, структуры управления и взаимосвязей при осуществлении деятельности в сфере проектирования, строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры. Нормативно-правовая база для Программы сформирована.