

**АДМИНИСТРАЦИЯ СОСНОВСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО
ОКРУГА НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ
ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

25.05.2023

№ 449

**Об утверждении программы «Комплексное развитие
транспортной инфраструктуры Сосновского
муниципального округа Нижегородской области на 2023-
2032 годы»**

В соответствии с Федеральным законом от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» администрация Сосновского муниципального округа Нижегородской области **постановляет:**

1. Утвердить программу «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Сосновского муниципального округа Нижегородской области на 2023-2032 годы».

2. Финансовому управлению администрации Сосновского муниципального округа Нижегородской области ежегодно предусматривать в местном бюджете средства на финансирование мероприятий Программы с учетом возможности доходной части бюджета на соответствующий финансовый год.

3. Настоящее постановление вступает в силу с даты его регистрации.

4. Ответственность за исполнение настоящего постановления возложить на заместителя начальника управления ЖКХ и ЧС администрации Сосновского муниципального округа Нижегородской области, начальника отдела ЖКХ (М.М. Новиков).

5. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на заместителя главы администрации округа, начальника управления ЖКХ и ЧС администрации Сосновского муниципального округа Нижегородской области (А.В. Сорокин).

Глава местного самоуправления
Сосновского муниципального округа

А.С.Зимин

Утверждена:
 постановлением администрации
 Сосновского муниципального округа
 Нижегородской области
 от 25.05.2023 № 449

1.Паспорт программы

ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Сосновского муниципального округа Нижегородской области» (далее – Программа)

Муниципальный заказчик – координатор	Администрация Сосновского муниципального округа Нижегородской области				
Соисполнители программы	МУП «Сосновское ПАП» Административно-территориальные отделы администрации Сосновского муниципального округа Нижегородской области				
Цели программы	Совершенствование и развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения и экономики Сосновского муниципального округа Нижегородской области, обеспечение технического состояния и пропускной способности дорожной сети, поддержание на необходимом уровне и улучшение потребительских свойств автомобильных дорог				
Задачи программы	- повышение эффективности управления транспортным предприятием МУП «Сосновское ПАП», оптимизация транспортной системы; - развитие пассажирских перевозок; - обеспечение условий для управления транспортным спросом. - создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам.				
Этапы и сроки реализации программы	Программа реализуется в течение 2023-2032 годов в два этапа: Первый этап: 2023-2027 годы Второй этап: 2028-2032 годы				
Объемы бюджетных ассигнований программы	Объем финансовых средств, необходимых для реализации программы 93948,81 тыс.руб. Источники финансирования: местный бюджет, областной бюджет, федеральный бюджет, прочие источники.				
Индикаторы достижения цели и показатели непосредственных результатов	№ п/п	Наименование индикатора/непосредственного результата	Ед. изм.	Итого за период	
	Программа «Транспортное планирование Сосновского муниципального округа Нижегородской области»				
	Индикаторы				
	1	Доля отремонтированных автомобильных дорог	%	100	
	2	Доля автобусов, переведенных на газомоторное топливо	%	100	
	3	Доля реконструированных объектов транспортной инфраструктуры МУП «Сосновское ПАП»	%	100	
	4	Доля обновленного общественного транспорта	%	100	
Непосредственные результаты					

	1	Протяженность отремонтированных автомобильных дорог	км.	18,39
	2	Количество автобусов, переведенных на газомоторное топливо	ед	4
	3	Количество реконструированных объектов транспортной инфраструктуры МУП «Сосновское ПАП»	ед	2
	4	Количество приобретенного общественного транспорта	ед	4

2.Текстовая часть Программы

Характеристика текущего состояния транспортной инфраструктуры Сосновского муниципального округа Нижегородской области

2.1. Анализ положения Сосновского муниципального округа Нижегородской области

Сосновский муниципальный округ Нижегородской области (далее – Сосновский округ) расположен на западе Нижегородской области и граничит на востоке с Дальнеконстантиновским и Арзамасским округами, на юге – с Навашинским и Ардатовским округами, на севере с Павловским и Богородским округами, на западе с Вачским округом. Территория Сосновского округа вытянута с запада на восток почти на 50 км, с севера на юг его протяженность составляет 30 км. и расположена в долине реки Сережи, которая протекает с востока на запад. Север округа занят высокой междуречной равниной.

Положение Сосновского округа в системе расселения Нижегородской области можно охарактеризовать как периферийное. Сосновский округ находится в зоне влияния крупных промышленных центров Нижегородской области, а именно Нижнего Новгорода, Павлово, Навашино, Арзамаса.

Административный центр Сосновского округа – рабочий поселок Сосновское. Городское поселение р.п. Сосновское расположено в северной части Сосновского округа, в наиболее заселенной его части. Вокруг городского поселения компактно расположена сеть крупных населенных пунктов (с. Крутые, с. Виткулово, д. Сиуха, д. Макасово, д. Масленка) связанных с районным центром экономическими и миграционными связями.

2.2. Социально - экономическая характеристика городского поселения р.п.Сосновское, градостроительная деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса.

Общая площадь городского поселения р.п.Сосновское составляет 1736,67 га, из которых:

- 498 га (28,68%) - зона жилой застройки;
- 53 га (3,05%) - зона рекреационного использования;
- 82 га (4,72%) - зона производственного использования;
- 78 га (4,5%) - зона инженерной и транспортной инфраструктуры.

Численность населения Сосновского округа по состоянию на 01.01.2022 года составляет 17151 чел., в том числе в р.п. Сосновское составила 8108 человек.

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

Застройка р.п.Сосновское осуществляется комплексно в соответствии с Генеральным планом Сосновского муниципального района Нижегородской области, утвержденным решением Земского собрания Сосновского муниципального района Нижегородской области от 22.08.2013 № 76-р (в редакции от 14.12.2016 №851).

Все строящиеся объекты обеспечены проектной документацией, в том числе по развитию и созданию объектов транспортной инфраструктуры.

Анализируя сложившееся транспортно-планировочное состояние р.п. Сосновское, можно сделать вывод о том, что основной вид застройки на территории округа – индивидуальные жилые дома.

Движение транспортных средств в Сосновском округе осуществляется по автомобильным дорогам в составе улиц на территории жилой застройки округа, по автомобильным дорогам в промзону и коммунально-складские зоны, а также по проездам.

Также за последние 10 лет отмечается рост числа автовладельцев. Повышение уровня жизни населения приводит к росту транспортной подвижности населения и диктует спрос на развитие транспортной инфраструктуры Сосновского округа.

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

Транспортное обслуживание населения Сосновского округа осуществляется посредством автомобильных перевозок. На территории округа отсутствуют объекты железнодорожного, водного и воздушного транспорта. Для внутрипоселковых перевозок и в качестве внешнего транспорта для сообщения с областным центром используется автомобильный транспорт.

В междугородних перевозках задействован 1 крупный перевозчик (МУП «Сосновское ПАП»), который располагает достаточным парком автобусов для удовлетворения спроса населения в междугородних и межпоселковых перевозках.

2.4. Характеристика сети, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог.

Дорожное хозяйство и транспортная инфраструктура является одной из важнейших отраслей экономики Сосновского округа, от устойчивого и эффективного функционирования которой в значительной степени зависит социально-экономическое развитие и условия жизни населения. В Сосновском округе функционирует разветвленная дорожная сеть, которая оборудована элементами обустройства дорог и освещением. Общая протяженность муниципальной маршрутной сети 230 км.

В границах р.п.Сосновское проходят автомобильные дороги общего пользования регионального или межмуниципального значения, находящиеся в государственной собственности Нижегородской области, протяженность которых в границе населенного пункта составляет 12,75 км:

- 22 ОП РЗ 22К – 0036 – Павлово – Сосновское – Лесуново – Мухтолово – Саконы, протяженностью 3,49 км;
- 22 ОП МЗ 22Н – 4007 – Сосновское – Панино, протяженностью 0,67 км;
- 22 ОП МЗ 22Н-4024 – Сосновское – Виткулово, протяженностью 1,46 км;
- 22 ОП МЗ 22Н-4033 – а/д Павлово – Сосновское-Лесуново-Мухтолово-Саконы-а/д Сосновское – Яковское, протяженностью 1,81 км;
- 22 ОП МЗ 22Н-4027 – Сосновское – Крутые, протяженностью 0,79 км;
- 22 ОП МЗ 22Н-4003 – Сосновское – Глядково, протяженностью 1,21 км;
- 22 ОП МЗ 22Н-4002 – Сосновское – Яковское, протяженностью 3,32 км.

В составе улично-дорожной сети установлено 136 знаков безопасности дорожного движения.

Движение по автомобильным дорогам р.п. Сосновское интенсивно с 7-00 до 18-30. Соответственно в это время интенсивна и экологическая нагрузка на окружающую среду.

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

Улично-дорожная сеть р.п.Сосновское

Через территорию р.п. Сосновское проходит основная транспортная ось Сосновского муниципального округа, что ведет к возрастающей роли поселка не только как административного центра, но и как ключевого транспортного узла.

Плотность автодорог в р.п. Сосновское составляет 39,6 км/тыс. га.

Площадь автодорожного покрытия составляет 193,4 тыс. м². Протяженность улично - дорожной сети 51,8 км.

Основные транспортные оси проходят через центр поселка по ул. Крупской и ул. 1 Мая, которые соединяются с ул. Ленина.

Улично-дорожная сеть р.п. Сосновское представлена дорогами и улицами с асфальтовым, щебеночным и грунтовым покрытием протяженностью 34,3 км, 1,9 км, 15,5 км соответственно. Ширина улиц в красных линиях составляет, в основном 20 м, ширина проезжей части 4 м.

В настоящее время улично-дорожная сеть р.п.Сосновское имеет средний уровень благоустройства. Большая часть дорог имеет асфальтовое покрытие.

Недостатками благоустройства улиц являются отсутствие тротуаров, неорганизованный водоотвод ливневых стоков, что создает неудобства пешеходам и снижает срок службы дороги.

Наиболее загруженными участками улиц и дорог являются ул. Ленина, ул. Крупской, ул. 1Мая. Транспортных развязок на улицах и дорогах р.п. Сосновское нет. Пешеходные зоны оборудованы вдоль ул. Крупской, ул. Ленина, ул. 1 Мая. Пути движения грузового транспорта: ул. 1Мая, ул. Крупской, ул. 30 лет Победы. Степень благоустройства большинства дорог и улиц не высока: отсутствует достаточное количество оборудованных пешеходных зон и переходов. В центральной части поселка в районах с административно-деловой застройкой уровень благоустройства выше, чем в районах жилой застройки.

Состояние автомобильных дорог, пролегающих по территории р.п.Сосновское, в настоящее время оценивается как удовлетворительное. Улично-дорожная сеть и сооружения на ней соответствуют требованиям безопасности дорожного движения. Автомобильные дороги общего пользования местного значения подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется их технико-эксплуатационное состояние. Состояние улично-дорожной сети определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию дорог. Содержание автомобильных дорог общего пользования обеспечивается путем заключения муниципальных контрактов в соответствии с требованиями Федерального закона от 05.04.2013 N 44-ФЗ (ред. от 03.07.2016) "О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд". Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения осуществляется в соответствии с требованиями действующих нормативных правовых актов, регулирующих порядок содержания и ремонта автомобильных дорог в Российской Федерации.

Основная задача дорожного хозяйства - обеспечение соответствия дорог нормативным требованиям. Содержание в надлежащем состоянии автомобильных дорог общего пользования и элементов их обустройства требует регулярного выполнения объема работ по очистке проезжей части дорог, мостов, тротуаров, обочин, выполнения ремонта покрытия дорог, установки дорожных знаков,

ограждений, сигнальных столбиков, а также замены, при необходимости, элементов обустройства автомобильных дорог и искусственных сооружений и т.д.

Важным фактором, который влияет на состояние автомобильных дорог, является «недоремонт» автомобильных дорог, который накапливался годами. Так для климатической зоны, в которой находится Сосновский округ межремонтный срок проведения капитального ремонта автодорог составляет 10-12 лет. Для выполнения данных условий необходимо ежегодно капитально ремонтировать примерно 10 % от общей площади автомобильных дорог. В настоящее время, объем финансирования дорожной отрасли позволяет выполнять ежегодный ремонт только около 1 - 2% автомобильных дорог. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д. Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков «недоремонта». Непрерывно растущий парк автомобилей вызывает перегрузку уже имеющихся автомобильных дорог общего пользования Сосновского округа, рост количества нарушений правил дорожного движения, а также дорожно-транспортных происшествий, требует увеличения пропускной способности дорожной сети, ее реконструкции, а также строительства новых дорог, проездов, мостов. Развитие дорожной сети и принимаемые меры по улучшению управления дорожным движением отстают от роста количества автотранспорта, что приводит к уменьшению пропускной способности дорог, а значит, увеличению количества автомобильных дорог со сложной транспортной обстановкой, приводящей к росту ДТП. В настоящее время имеющаяся улично-дорожная сеть Сосновского округа требует капитального ремонта и реконструкции. Стремительно возрастающее количество автомобилей, особенно в частной собственности граждан привело к увеличению транспортных потоков и соответственно с учетом технического состояния дорог, может изменить ситуацию, связанную с безопасностью дорожного движения в сторону ухудшения.

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

Паркуемые вдоль тротуаров (газонов) на дневное время автомобили значительно уменьшают фактическую ширину проезжей части, по которой происходит движение автомобилей. Хранение легковых автомобилей также осуществляется на территориях гаражных массивов, гаражных блоков, а также на открытых автостоянках.

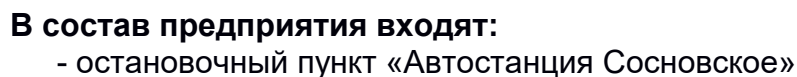
Самые загруженные транспортные участки р.п. Сосновское: р.п. Сосновское - Павлово, р.п. Сосновское - с. Виткулово, р.п.Сосновское – с. Яковское. Расчетная скорость движения на улично-дорожной сети р.п. Сосновское в зависимости от категории автомобильной дороги/улицы (согласно СП 42.13330.2011) - от 20 до 60 км/час.

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

Одним из важных направлений в развитии инфраструктуры Сосновского округа является обеспечение повышения эффективности и качества работы транспортной системы, в частности обеспечение населения в перевозках.

На территории Сосновского округа в междугородних перевозках задействован 1 крупный перевозчик муниципальное унитарное предприятие «Сосновское пассажирское автотранспортное предприятие» (МУП «Сосновское ПАП»), который

Все автобусы предприятия оснащены тахографами, и оборудованием ГЛОНАСС. Данные о движении автобусов передаются онлайн в областную и федеральную систему мониторинга пассажирского транспорта



- остановочный пункт «Автостанция Сосновское»



- производственная площадка с двумя производственными корпусами общей площадью 2 000 кв. метров
- складское сооружение 400 кв. метров
- земельный участок 11 700 кв. метров
- парк автобусов марки ПАЗ в количестве 10 единиц.
- 3 трактора для оказания различных услуг и работ



В 2012 году предприятие участвовало в проекте, курируемом правительством Нижегородской области, по переводу бензиновых автобусов на газомоторное топливо (СУГ). Результатом проекта стала значительная экономия расходов на топливо. С тех пор, все вновь приобретаемые предприятием бензиновые автобусы переводятся на газ.

Пассажирские автобусные перевозки в Сосновском округе появились еще в восьмидесятые годы. В девяностые наблюдался бурный рост маршрутной сети. Открылось регулярное автобусное сообщение на Богданово, Шишово, Созоново, Волчиху, Давыдково, Клещариху, Рожковский маршрут продлили до Ольгино, Венецкий до Вилейки. Наблюдался высокий пассажиропоток. Районное пассажирское предприятие в 1994 году насчитывало 32 водителя работающих на 22 автобусах. В связи с тем, что этот вид перевозок всегда был убыточным (за исключением крупных городов), экономика предприятия поддерживалась из государственного бюджета дотациями и поставкой новых автобусов.

С годами, в связи с оттоком населения из деревень и увеличением количества личного транспорта, пассажиров становилось все меньше. Стало уменьшаться и финансовая поддержка перевозок.

С 2011 года по текущее время маршрутная сеть предприятия претерпела значительную оптимизацию, уменьшилась и выполняемая транспортная работа (количество рейсов).

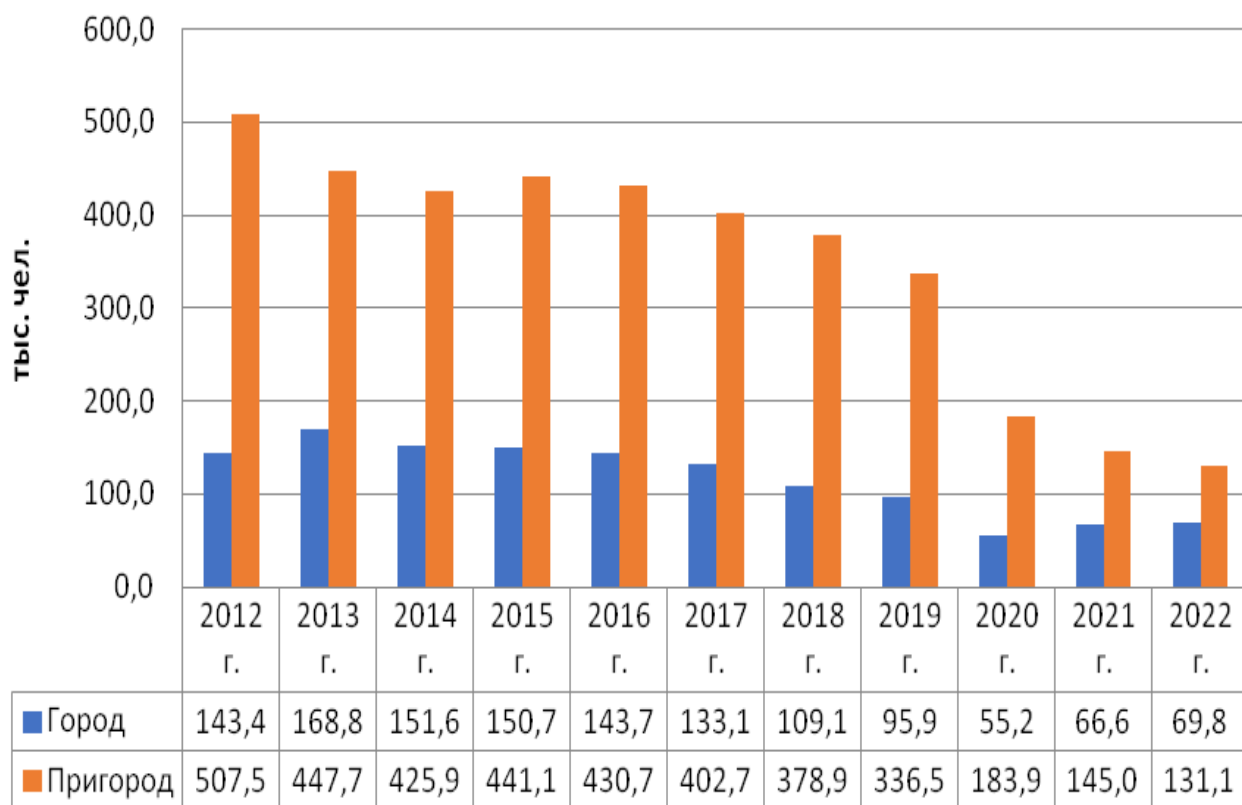
Общее сокращение связано со снижением пассажиропотока на общественном транспорте и проведено в целях уменьшения убытков от обслуживания маршрутной сети.

В 2022 году по маршрутам было перевезено чуть больше 200 тысяч пассажиров, в то время как в 2011 году их было в три раза больше. Средний пассажиропоток за 1 рейс автобуса составляет 10 пассажиров.

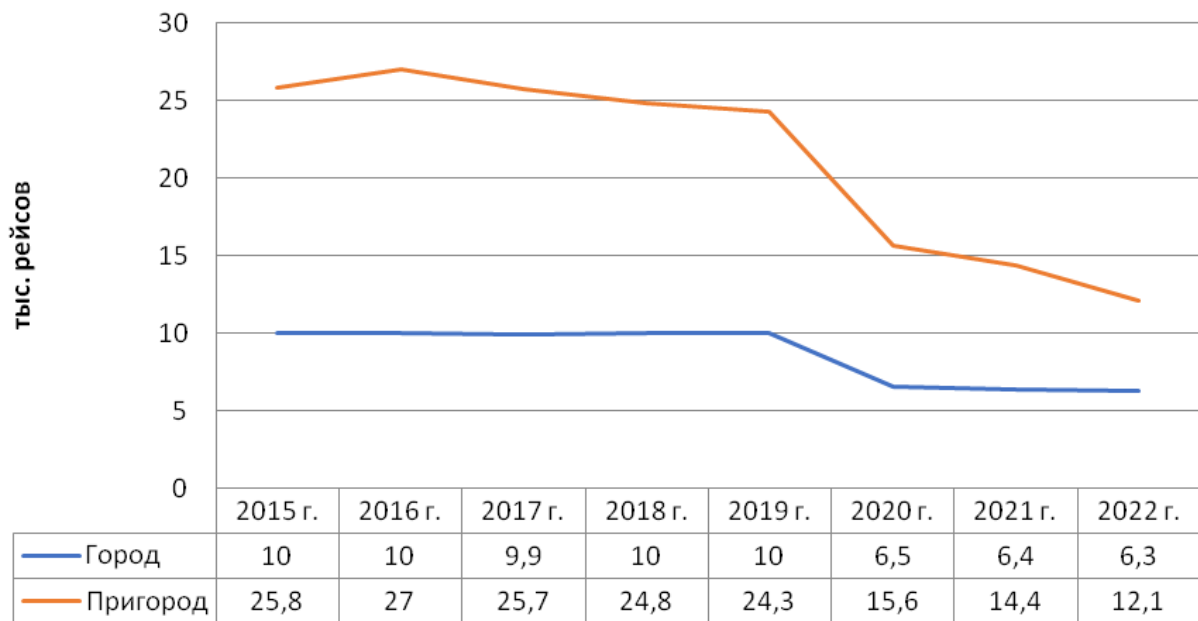
Пассажиропоток от удаленных деревень (25-30 км) составляет 1-2 человека.

Особенность работы в сельской местности это «пустые» рейсы подачи (возврата) автобусов в конечные пункты.

Пассажиропоток



Количество рейсов



В 2011 году Сосновское ПАП передали из государственной собственности в муниципальную. Сократились программы обновления подвижного состава. Дотации муниципальному предприятию существенно сократились, их заменили на компенсацию за проезд каждого конкретного пассажира, пользующегося льготами.

С марта 2020 года все пассажирские предприятия Нижегородской области полностью перешли на электронные проездные, стал вестись электронный учет всех пассажиров. В этот же период в Нижегородской области вступил в действие указ Губернатора о введении ряда ограничений, связанных с распространением коронавирусной инфекции.

Одной из первых пострадавших отраслей оказалась транспортная. В период ограничений пассажиропоток на муниципальных маршрутах снижался в шесть раз, из-за этого расписание автобусов менялось ежемесячно.

На сегодняшний день ситуация отчасти стабилизировалась, но не восстановилась. Количество пассажиров, перевозимых МУП «Сосновское ПАП» в обычный будний день сократилось до семисот человек (в 2019 году было около двух тысяч в день). Доходы районного пассажирского предприятия снизились в два раза. Одновременно с этим значительно увеличились затраты на эксплуатацию автобусов по причине роста цен на запасные части и ГСМ. Кроме этого, ужесточились требования к пассажирским перевозкам со стороны государства, что также привело к увеличению затрат.

В итоге, сокращено почти половину рейсов по маршрутам (по сравнению с 2019 годом). Количество автобусов в предприятии сократилось до десяти, количество водителей до 11 человек.

Несмотря на проведенное сокращение, почти все рейсы по-прежнему приносят убытки пассажирскому предприятию. Исключение составляют некоторые рейсы в населенные пункты Панино, Павлово и Виткулово.

Максимально упрощая экономические расчеты можно сказать, что, если в автобусе, который едет по маршруту, находится одновременно менее 17 пассажиров, то рейс можно считать убыточным. Компенсация убытков, полученных пассажирским предприятием нигде не запланирована ни в районном бюджете, ни в областном.

Финансовая помощь из бюджета носит экстренный, разовый характер. В конце 2020 и 2021 годов Сосновскому ПАП было выделена субсидия как из районного так

из областного бюджетов, на погашение возникшей задолженности по зарплате, налогам и топливу.

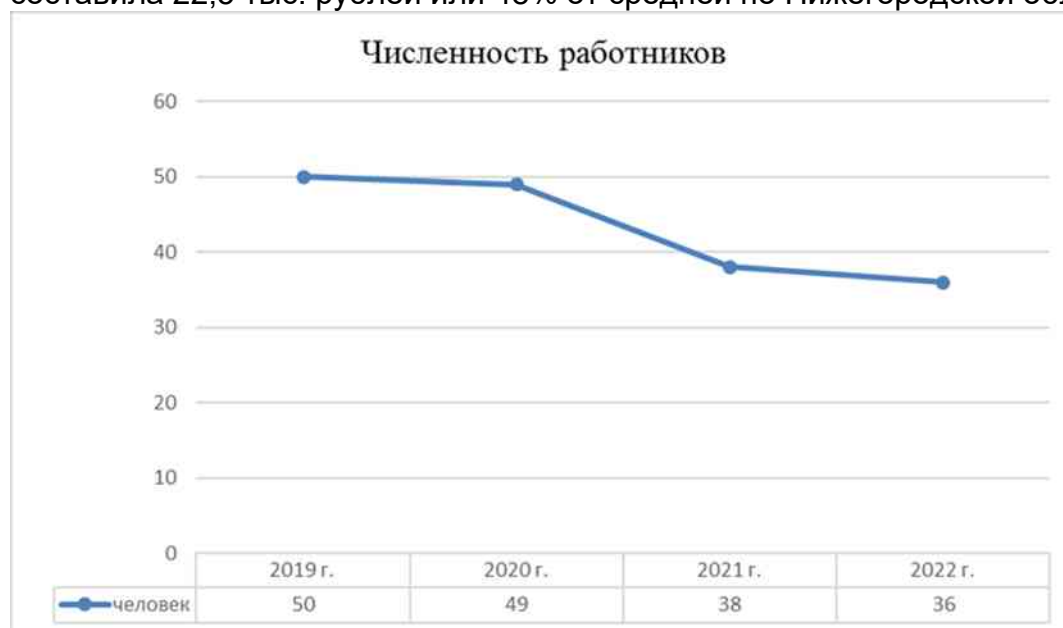
В своей повседневной деятельности МУП «Сосновское ПАП» вынуждено ориентироваться на значительный пассажиропоток. Такие деревни района как: Ольгино, Марфино, Николавека, Венец, Вилейка, Клещариха, Кайдалово пока и вовсе остались без автобусного сообщения, т.к. пассажиров в этом направлении очень мало (3-5 человек). По остальным населенным пунктам было уменьшено количество рейсов, чтобы увеличить поток пассажиров на оставшихся.

Одновременно с сокращением рейсов принимаются меры по развитию прочей деятельности МУП «Сосновское ПАП» дающей прибыль. Эта прибыль направляется на погашение убытков от маршрутных перевозок и ее пока крайне недостаточно.

Для того, чтобы восстановить расписание 2019 года необходимы плановые дотации из государственного бюджета.

Трудовой коллектив:

Численность персонала предприятия с момента его образования сократилось с 66 до 36 человек. Средняя заработная плата по предприятию в 2022 году составила 22,5 тыс. рублей или 48% от средней по Нижегородской области.



Средний возраст водителей автобусов 56 лет. Последние годы нет притока молодежи в связи с низкой заработной платой водителя автобуса.

Средняя зарплата водителя за 2022 год 28,7 тыс. рублей.



Подвижной состав:

На начало 2023 года предприятие обслуживает маршрутную сеть 10 автобусами марки ПАЗ. ПАЗ 3204 - 2 шт., ПАЗ 3205 - 8 шт. Годы выпуска автобусов с 2010 по 2015 г. Средний срок службы автобусов 10 лет, средний пробег на один автобус составляет 600 тыс. км. Автобусы находятся в крайне изношенном состоянии.

Самостоятельно приобрести новые автобусы предприятие не имеет возможности. Необходима помощь областного бюджета.





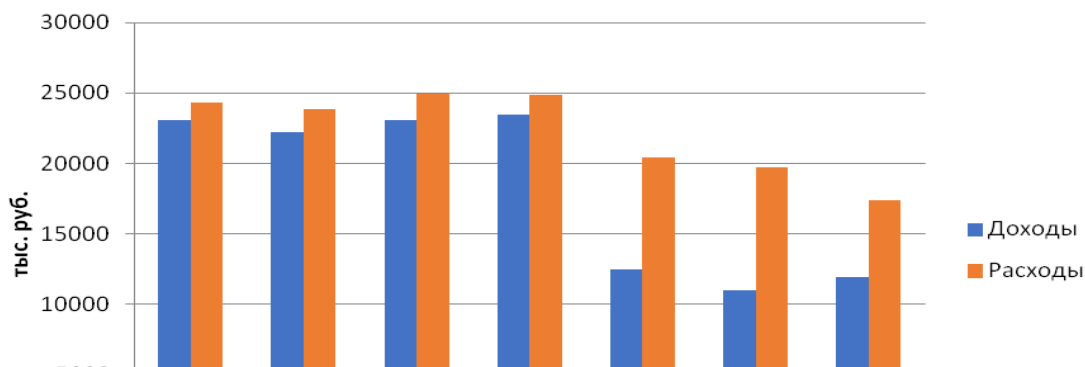
В связи убытками предприятие является получателем субсидии из районного бюджета, а в 2020-2021 годах, в связи с пандемией коронавируса, были оказаны меры поддержки и из областного бюджета.

Так в 2021 году была получена субсидия из областного бюджета в сумме 4505 тыс. рублей, а из местного бюджета в сумме 984 тыс. рублей.

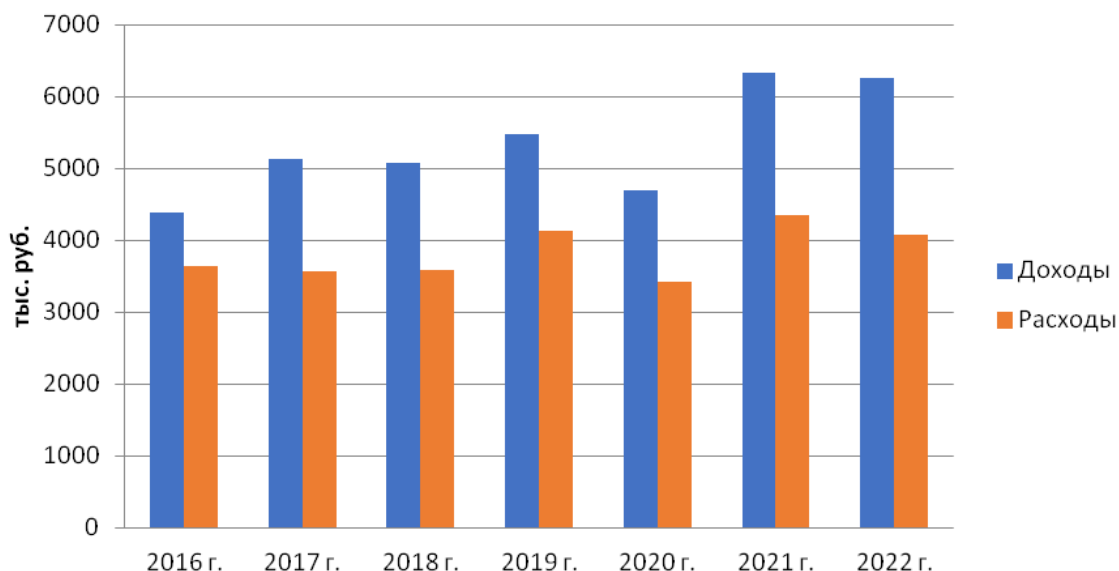
В 2022 году была получена субсидия из местного бюджета в сумме 1млн. рублей.

1. В целях снижения убытков от регулярных перевозок по маршрутам предприятие развивает, так называемую, прочую деятельность. Она заключается в оказании услуг по муниципальным контрактам, долгосрочным и разовым договорам с юридическими и физическим лицами. Прибыль от прочей деятельности в 2022 году составила более 2,5 млн. руб., что позволило снизить убытки по предприятию до 3,7 млн. руб.

Маршрутные перевозки



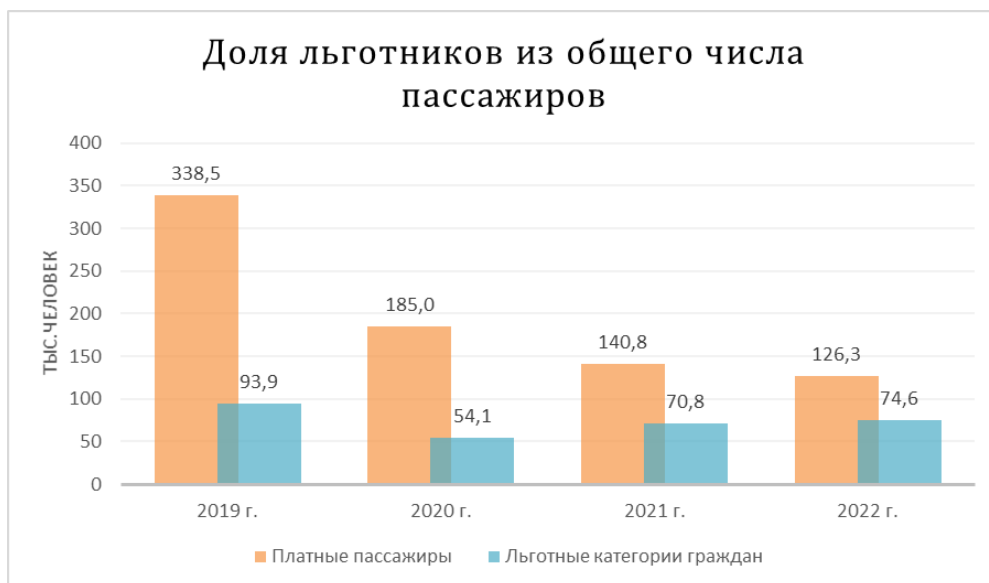
Прочая деятельность



На постоянной основе ведется работа по оптимизации маршрутной сети и транспортной работы. Более 70 % используемого предприятием топлива – газомоторное.

С целью выхода из сложившейся ситуации необходимо проведение следующих мероприятий:

- проиндексировать расчетные ставки для выпадающих доходов от перевозки льготных категорий граждан;
- оптимизация штата сотрудников предприятия в целях сокращения накладных расходов;
- развитие прочих услуг предприятия, в том числе заказных перевозок по доставке работников промышленных предприятий округа;
- обслуживание остановочных пунктов, где пассажиропоток составляет 2-3 человека, легковыми автомобилями (муниципальное такси).



- Одним из наиболее действенных способов снижения производственных затрат, является обновление автобусного парка;
- Замена старых автобусов на новые с дизельным двигателем, в том числе и меньшей вместимости.



2.6. Характеристика условий пешеходного и велосипедного движения.

В р.п.Сосновское пешеходные зоны оборудованы вдоль ул. Крупской, ул. Ленина, ул. 1 Мая для осуществления пешеходного движения отсутствует сеть тротуаров:

- в ходе застройки улиц предусмотрена сеть тротуаров;

Актуальным в ближайшее время является разработка велосипедных маршрутов и создание транспортной инфраструктуры для велосипедного движения.

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

Пути движения грузового транспорта в р.п.Сосновское: ул. 1Мая, ул. Крупской, ул. 30 лет Победы. Для содержания и ремонта улично-дорожной сети р.п.Сосновское применяется техника физических и юридических лиц на контрактной или договорной основе.

2.8. Анализ уровня безопасности дорожного движения.

Аварийность на автомобильных дорогах требует постоянного внимания и принятия необходимых управленческих решений.

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

- недостатки системы управления безопасностью дорожного движения;

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

С целью решения задач обеспечения безопасности дорожного движения в округе выполняются следующие мероприятия:

- с целью акцентирования внимания участников дорожного движения на пешеходных переходах у образовательных учреждений нанесена разметка краской в сочетании белого и желтого цвета, установлены знаки «Пешеходный переход» с повышенными светоотражающими свойствами;
- с целью ограничения скоростного режима используются устройства искусственных неровностей;
- вопросы безопасности дорожного движения постоянно рассматриваются на комиссии по безопасности дорожного движения - за год прорабатывается до 12 вопросов.

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

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

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

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

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

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

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

сельскохозяйственные культуры накапливают вредные вещества, содержащиеся в пылевых выбросах и отработавших газах.

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

3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов, характера передвижения населения и перевозок грузов на территории Сосновского муниципального округа Нижегородской области.

3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития Сосновского муниципального округа Нижегородской области.

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

Структура экономики рабочего поселка Сосновского округа представлена следующими отраслями:

Металлообработка и машиностроение – 3 предприятия;

Химическая промышленность – 1 предприятие;

Лесное хозяйство – 2 предприятия;

Производство текстильных изделий – 2 предприятия;

Производство автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов – 2 предприятия;

Производство пищевых продуктов (пищевая промышленность) – 2 предприятия.

На данных предприятиях трудится около 37,8 % от общего числа занятых в экономике Сосновского округа, на них также приходится около 56 % всей промышленной продукции и 2/3 всех налоговых поступлений в местный бюджет муниципального округа.

Перспективы развития экономики Сосновского округа зависят во многом от внутреннего спроса на продукцию ведущих предприятий автомобильной промышленности России (ГАЗ, УАЗ, КАМАЗ, ПАЗ, ВАЗ).

В целом перспективы пространственного и экономического развития Сосновского округа во многом зависят от реализации инвестиционных проектов на территории округа.

Анализ демографической ситуации показывает, что численность населения будет расти. Для привлечения высококвалифицированных специалистов одним из основных факторов является возможность приобретения в короткие сроки жилья, соответствующего современным требованиям комфортности и доступности, наличие развитой социальной, транспортной и инженерной инфраструктуры.

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

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта не перетерпит существенных изменений. Основным видом транспорта

остается автомобильный. Транспортная связь с районным центром будет осуществляться личным транспортом, общественным транспортом (автобусное сообщение), внутри сельского поселения - личным транспортом, общественным транспортом (автобусное сообщение) и пешеходным сообщением. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

Автомобильный транспорт.

Генеральным планом городского поселения р.п.Сосновское предусматривается дальнейшее развитие улично - дорожной сети поселка, строительство новых жилых улиц и дорог в производственных зонах.

Для внешних междугородних связей используется автодорога Сосновское-Павлово.

Существующее автобусное сообщение сохраняется в качестве основного вида общественного транспорта. Проектная схема поселкового транспорта разработана с учетом уже сложившейся к настоящему времени сети транспорта, намечаемого на расчетный срок территориального развития населенных пунктов и их улично-дорожной сети.

Основной акцент в развитии автобусного сообщения делается в сторону усиления перевозок муниципальным транспортом, с оснащением маршрутов подвижным составом большой, средней и малой вместимости и существенного сокращения доли микроавтобусов (маршрутных такси) в целях понижения общей интенсивности движения транспорта на наиболее загруженных улицах населенных пунктах.

Поскольку городское поселение Сосновское является небольшим компактным поселением, все места приложения труда располагаются в зоне пешеходной доступности, не предусматривается организация дополнительных маршрутов массового общественного транспорта в пределах поселка.

3.4. Прогноз развития дорожной сети Сосновского муниципального округа Нижегородской области Направления развития улично-дорожной сети и транспортного обслуживания.

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

Так как территории под планируемую застройку присоединяются к уже существующим населенным пунктам, движение общественного транспорта необходимо корректировать с учетом новых жилых районов.

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

Выявляются следующие основные задачи развития транспортного комплекса:

- сохранение существующей сети автомобильных дорог общего пользования;
- приведение технических параметров дорог в соответствие с существующей и прогнозируемой интенсивностью движения, где главным является замена аварийных мостов, изменение плана и профиля и уширение проезжей части на особо опасных и загруженных участках федеральных и региональных автомобильных дорог с целью обеспечения безопасного пропуска автомобильного транспорта;

- реконструкция существующих мостов, имеющих недостаточные габариты проезжей части, строительство новых мостов, транспортных развязок, путепроводов;
- строительство новых дорог, дополняющих сложившуюся структуру региональной дорожной сети, с целью ликвидации перепробега и обеспечения связи между районными центрами и крупными населенными пунктами по кратчайшим маршрутам;
- реконструкция и ремонт дорог, связывающих населенные пункты, создание сети автомобильных дорог с твердым покрытием в сельской местности, обеспечивающей связи населенных пунктов с административно-территориальными отделами и хозяйствами, а также с опорной сетью дорог;
- повышение уровня сервисного обслуживания пользователей дорог.

Для улучшения функционирования автодорожной сети на территории Сосновского округа предлагается:

Мероприятия на первую очередь:

* Сохранение и дальнейшее развитие исторически сложившейся специфической структуры каркаса магистральной улично-дорожной сети.

Проектом предусматриваются мероприятия по реконструкции (ремонту) существующих улиц и дорог с доведением их до нормативных параметров.

* Устройство наружного освещения автомобильной дороги в районах новой жилой застройки (протяженность участка дорог по освещению порядка 10,2 км).

3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.

С учетом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, возможно повышение интенсивности движения на отдельных участках дорог.

3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.

Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения на территории Сосновского округа будут способствовать решению такой важной социально-экономической задачи, как сохранение жизни и здоровья людей от дорожно-транспортных происшествий.

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

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

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

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

- устройство пешеходных ограждений;
- устройство и ремонт искусственных неровностей на дорогах;
- устройство средств организации и регулирования дорожного движения;
- установка дорожных знаков;
- постоянная актуализация проекта организации дорожного движения в округе.

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

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

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

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

3.8. Варианты развития транспортной инфраструктуры, их укрупненная оценка.

Перспективное развитие Сосновского округа осуществляется в соответствии с основным градостроительным документом территориального планирования - Генеральным планом Сосновского муниципального района Нижегородской области, утвержденным решением Земского собрания Сосновского муниципального района Нижегородской области от 22.08.2013 № 76-р (в редакции от 14.12.2016 №851).

Что касается существующих автомобильных дорог, то они подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования. В условиях, когда объем инвестиций в дорожной комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной инфраструктуры на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. Поэтому в Программе выбирается вариант качественного содержания и капитального ремонта дорог.

4. Цели и задачи Программы

Основными целями настоящей Программы являются:

Совершенствование и развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения и экономики Сосновского муниципального округа Нижегородской области, обеспечение технического состояния и пропускной способности дорожной сети, поддержание на необходимом уровне и улучшение потребительских свойств автомобильных дорог.

Для достижения поставленных целей определены следующие задачи:

- повышение эффективности управления транспортным предприятием МУП «Сосновское ПАП», оптимизация транспортной системы;
- развитие пассажирских перевозок;
- обеспечение условий для управления транспортным спросом.
- создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам.

5. Сроки и этапы реализации Программы

Программа будет реализовываться в период с 2023 по 2033 годы и реализуется в один этап.

6. Перечень основных мероприятий и целевые показатели Программы

Информация об основных мероприятиях Программы отражена в таблице 1.

Информация о составе и значениях индикаторов и непосредственных результатов приводится в таблице 2.

Таблица 1. Перечень основных мероприятий программы

[illegible]

[illegible]

[illegible]

