



ПРОЕКТ

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
ГОРОД ВЛАДИМИР**

Владимир, 2017.

СОДЕРЖАНИЕ

1. Паспорт программы.....	4
2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры.....	7
2.1. Анализ положения города Владимир в структуре пространственной организации Российской Федерации, а также положения в структуре пространственной организации Владимирской области.....	7
2.2. Социально-экономическая характеристика города Владимира, характеристика градостроительной деятельности на территории города, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса.....	7
2.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	12
2.4. Характеристика сети дорог города Владимир, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог.....	16
2.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации, обеспеченность парковками (парковочными местами).....	22
2.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока.....	24
2.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения.....	29
2.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств.....	33
2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения.....	34
2.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения.....	39
2.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры города Владимира.....	40
2.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры города Владимира.....	41
2.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.....	42
3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории города Владимира.....	44

3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития города Владимира.....	44
3.2. Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории города Владимир.....	47
3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	48
3.4. Прогноз развития дорожной сети.....	49
3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.....	50
3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.....	52
3.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.....	53
4. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с выбором предлагаемого к реализации варианта.....	53
5. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов).....	54
6. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.....	62
7. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.....	73
8. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории города Владимир.....	74

1. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

Наименование Программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования город Владимир
Основание для разработки Программы	Градостроительный кодекс Российской Федерации. Федеральный закон от 29 декабря 2014 года №456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации». Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов». Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации». Устав муниципального образования город Владимир.
Заказчик Программы	Управление архитектуры и строительства администрации города Владимира 600005, г. Владимир, Октябрьский проспект, 47.
Разработчик Программы	Индивидуальный предприниматель Карасевич Сергей Николаевич, кандидат технических наук. 125195, г. Москва, ул. Беломорская, д. 10, корп. 2
Ответственный исполнитель Программы	Управление архитектуры и строительства администрации города Владимира 600005, г. Владимир, Октябрьский проспект, 47.
Цель разработки Программы	Обеспечение сбалансированного, перспективного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования город Владимир в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения
Задачи Программы	Условиями достижения цели Программы является решение следующих задач: - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории города; - доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;

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

<p>Сроки и этапы реализации Программы</p>	<p>Программа рассчитана на 2018-2032 гг. и реализуется в два этапа: Первая очередь – до 2020 г. Вторая очередь – до 2032 г.</p>
<p>Объемы и источники финансирования Программы</p>	<p>Общий объем финансирования мероприятий программы составляет 607189,26 млн. рублей, в т.ч.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - средства федерального бюджета – 298190,0 млн. рублей; - средства областного бюджета – 2394,81 млн. рублей; - средства местного бюджета – 8283,45 млн. рублей; - внебюджетные источники – 298321,0 млн. рублей. <p>Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2018 - 2032 годы, уточняются при формировании проектов бюджета города с учетом изменения ассигнований из городского бюджета.</p>

2. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

2.1. Анализ положения города Владимир в структуре пространственной организации Российской Федерации, а также положения в структуре пространственной организации Владимирской области

Город Владимир расположен в европейской части Российской Федерации, входит в состав Центрального федерального округа и является административным центром Владимирской области. В рамках административно-территориального устройства области Владимир является областным центром муниципального образования, в состав которого входит 17 населённых пунктов.

Владимир является одним из крупнейших туристических центров европейской части России, входит в Золотое кольцо России.

Владимир – крупный транспортный узел Центрального федерального округа Российской Федерации, находится в зоне влияния важнейших планировочных центров России – Москвы на западе и Нижнего Новгорода (центра Приволжского федерального округа) на востоке.

Город занимает выгодное транспортно-географическое положение, располагаясь в транзитной зоне потоков из центра России на Урал и в Сибирь, на пути следования международного евроазиатского транспортного коридора «Транссиб».

Посредством железных и автомобильных дорог город Владимир интегрирован в экономическое пространство Российской Федерации. Основные грузопотоки осуществляются в направлении Москвы и Нижнего Новгорода, с которыми город Владимир связан автомобильными и железными дорогами. Все автомобильные дороги, связывающие город Владимир с областными и районными центрами направлений Иваново, Ярославль, Кострома, Рязань, имеют твердое покрытие.

Наличие транспортного коридора в направлении Москвы открывает выход предприятиям г. Владимира на рынки Восточной и Западной Европы.

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

Владимир является крупным промышленным, транспортным административным и научно-культурным центром, по своим функциям полностью соответствуя статусу административного центра субъекта Российской Федерации.

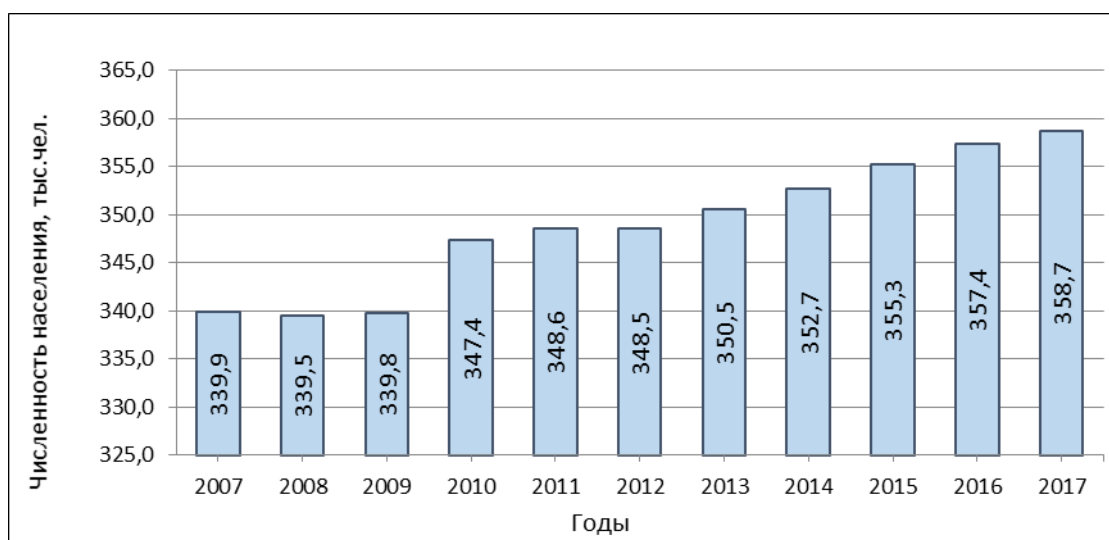
Границы территории муниципального образования город Владимир, установлены законом Владимирской области от 11.11.2004 № 186-ОЗ «Об изменении границ муниципальных образований город Владимир,

Суздальский район, Камешковский район, Судогодский район, Собинский район Владимирской области». Административно-территориальными единицами муниципального образования город Владимир являются:

1) город Владимир: Ленинский район, Октябрьский район, Фрунзенский район;

2) населенные пункты: деревня Аббакумово, деревня Бухолово, деревня Вилки, поселок Долгая Лужа, поселок Заклязьменский, деревня Злобино, село Кусуново, турбаза «Ладога», село Мосино, деревня Немцово, деревня Никулино, деревня Оборино, поселок Рахманов Перевоз, село Спасское, деревня Уварово, деревня Шепелево, село Ущер.

Общая площадь земель муниципального образования 30808 гектар. Численность населения – 358 700 чел. (по состоянию на 01.01.2017 г.). Число жителей города Владимира в 2016 году составляло 25,7% среднегодовой численности населения Владимирской области. Данные по демографической ситуации на территории муниципального образования за период с 2007 по 2017 гг. показаны на рисунке 1.



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

Рисунок 1 – Динамика изменения численности населения на территории муниципального образования город Владимир за период с 2007 по 2017 годы (по состоянию на начало года)

По географическому положению город Владимир находится в центре русской равнины, в умеренном широтном поясе. Климат – умеренно континентальный с теплым летом и умеренно холодной зимой, среднегодовая температура +3,7°C, средняя температура зимы -9,3°C, лета +17°C.

Владимир обладает своими уникальными пространственными характеристиками, архитектурно-планировочными особенностями и ландшафтом.

Город расположен преимущественно на левом берегу реки Клязьма, характеризуется уникальной ландшафтной структурой и сложным рельефом.

Центральная часть города лежит на высоком левом берегу р. Клязьма,

на круто спускающихся к реке холмах, разделённых глубокими оврагами. Река Клязьма протекает по городу на протяжении 2,5 км и ещё 5 км вдоль городской границы, ширина реки во Владимире составляет 130 м. По территории города также протекает около 60 мелких рек и ручьёв. Пойма реки Клязьмы обладает высоким рекреационным потенциалом.

В целом планировочная структура городского округа носит линейный характер, что обусловлено ориентацией всей городской застройки на долину реки Клязьма. При этом присутствуют широтные, поперечные (меридиональные) направления и кольцевые и полукольцевые структуры. Важными элементами транспортно-планировочного каркаса города являются автодороги М 7 «Волга» и южный автомобильный обход по этой трассе, оказывающие активное влияние на формирование новых планировочных районов городского округа.

Левобережная нагорная часть р. Клязьма с прилегающими поселками и микрорайонами представляют собой достаточно плотную и основную урбанизированную часть города Владимира с историческим центром, многоэтажными микрорайонами, микрорайонами и поселками индивидуальной и малоэтажной жилой застройки, крупными промышленными зонами.

Заречная часть города (правобережье р. Клязьма), включая пойменные и лесные ландшафты, рекреационные зоны, садоводческие массивы, объекты отдыха и туризма, жилые поселки, сельскохозяйственные угодья. Это природно-рекреационные «легкие» города, выполняющие важные средозащитные и рекреационные функции.

Городу свойственна низкая плотность улично-дорожной сети и относительно небольшая разбросанность капитальной застройки. Основной задачей планировочного развития и реорганизации (трансформации) пространственной (структурно-функциональной) организации города является формирование пространственно-акцентированных внутренних связей между частями города, композиционно согласованных с территориями общегородского центра, центрами планировочных районов, а также с входящим в структуру города природно-рекреационным комплексом.

Город Владимир – крупный промышленный центр Центральной России. В 2016 году удельный вес объема отгруженной промышленной продукции по городу Владимиру составил 23,6% в объеме отгруженной продукции по Владимирской области.

Основа экономической базы города муниципального образования город Владимир – многоотраслевая экономика. Среди основных промышленных предприятий города:

– пищевая промышленность: группа компаний «ABI GROUP», ОАО «Владимирский хлебокомбинат», Владимирский ликёро-водочный завод, ОАО «Владалко», ОАО «Владимирское молоко» (принадлежит компании «Юнимилк»), ЗАО «Холдинговая компания „Ополье“», ЗАО «Бриджтаун Фудс»;

– машиностроение: АО «Автоприбор», ОАО «ВЭМЗ», ОАО

«НИПТИЭМ», ОАО «Владимирский моторо-тракторный завод», Завод «Электроприбор»;

- химическая промышленность: Владимирский химический завод;
- энергетика: Владимирский филиал ОАО «ТГК-6» (Владимирская ТЭЦ-1, Владимирская ТЭЦ-2), Владимирское предприятие магистральных электрических сетей (ПМЭС);
- легкая промышленность: ООО «АВИКО», фабрика «Победа»;
- финансы: ПАО «Сбербанк»; Владимирский промышленный банк (Владпромбанк), Московский индустриальный банк и другие.

По отдельным видам продукции промышленность города имеет значительный удельный вес в производстве Российской Федерации: по электродвигателям переменного тока, поливинилхлоридному пластикату, полимерной упаковке пищевых продуктов.

Особое место в планировочной структуре занимает система рекреации, отдыха, спорта и туризма горожан и приезжих. Туризм имеет большое значение в экономике города. Функционирует 38 гостиниц (гостиницы «Владимир», «Золотое кольцо», «Заря», «Клязьма», «Орион», «Владимирский дворик» и др.), многочисленные кафе, рестораны и т.п.

Сфера потребительского рынка и услуг насчитывает 3 880 объектов, в том числе 1 208 магазинов, 454 предприятия общественного питания, 50 торговых центров и комплексов, 10 ярмарочных площадок, 470 оптовых предприятий, 288 нестационарных торговых объектов, более 1 400 объектов бытового обслуживания. В отрасли занято около 32 тысяч человек. Функционирует 10 международных, 34 федеральных, 6 региональных и 46 местных розничных сетей. Обеспеченность населения площадями торговых объектов на тысячу человек составляет 1078,0 кв. м.

Функционирует 21,7 тыс. субъектов малого предпринимательства, из них 9,7 тыс. малых, средних и микропредприятий и 12,0 тыс. индивидуальных предпринимателей. Общая численность работающих в малом предпринимательстве составляет 73,4 тыс. чел.

Во Владимире действуют ряд высших учебных заведений (ВУЗов), в том числе филиалы и представительства ВУЗов других городов, начальные профессиональные и средние специальные учебные заведения, действует Православная Духовная семинария, работает Федеральный центр охраны животных (ФГУ «ВНИИЗЖ»), система дошкольного образования.

В городе расположен Областной драматический театр и Театр кукол. Имеется филармония и сеть библиотек, комплексный музей, объединяющий экспозиции и интерьеры Успенского и Дмитриевского соборов, музей «Старый Владимир», военно-историческую экспозицию в Золотых воротах, дом-музей купцов Столетовых, экспозицию «Хрусталь, лаковая миниатюра, вышивка» в старообрядческой Троицкой церкви и другие.

Учреждения и предприятия социально-культурно-бытового обслуживания размещаются в общественных, жилых, производственных и рекреационных зонах.

В состав жилых зон города Владимира входят зоны застройки

многоэтажными, среднеэтажными, малоэтажными, индивидуальными жилыми домами, а также зоны смешанной застройки.

Для современного использования территории города характерным является чересполосное функциональное зонирование – ряд жилых районов находится в непосредственной близости от производственных зон, что требует ряда мероприятий по упорядочиванию зонирования, выводу ряда вредных предприятий и цехов, развитие на освободившихся территориях жилых, общественно-деловых и коммерческих функций.

Владимир – крупный транспортный узел. Внешние транспортные связи города Владимира с Москвой и другими городами осуществляются общественным, коммерческим и индивидуальным автомобильным транспортом по сети федеральных, региональных и местных автомобильных дорог, железнодорожным транспортом по сети железных дорог.

Река Клязьма не используется для грузовых и пассажирских перевозок.

На территории муниципального образования (северо-западная окраина города) расположен аэродром совместного базирования Владимир (Семязино). Доля пассажирских и грузовых перевозок воздушным транспортом небольшая и данные перевозки носят в основном ведомственный характер (авиационная охрана, защита лесов и других природных ландшафтов от пожаров, организация воздушных тренировок, подготовка парашютистов десантников, перевозка пассажиров, грузов по разовым заявкам организаций и частных лиц).

Основной грузооборот и пассажирооборот формирует автомобильный и железнодорожный транспорт. Динамика объемов грузовых автоперевозок за период с 2008 по 2017 гг. приведена в таблице 1.

Таблица 1 – Объемы грузовых перевозок (без субъектов малого предпринимательства)

Наименование показателей	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Перевезено грузов на коммерческой основе автотранспортными организациями и физическими лицами, млн. тонн	0,9	0,9	0,9	0,9	1,4	1,5	0,91	1,08	0,8	0,6
Грузооборот, выполненный на коммерческой основе автотранспортными организациями и физическими лицами, млн. тн-км	132,8	163,4	190,2	229,3	317,8	330,0	293,9	335,9	314,2	305,0

Источник: Данные территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Владимирской области.

Через город проходит крупная автотранспортная магистраль, соединяющая Москву и Нижний Новгород, а также железнодорожная магистраль (Нижегородский ход Транссиба). При этом присутствует значительный поток в г. Москву и г. Нижний Новгород с трудовыми, культурно-бытовыми, учебными и другими целями. Расстояние от Владимира до Москвы составляет 178 км.

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



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

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

В городе развито троллейбусное и автобусное сообщение. Все важнейшие направления по трудовым и культурно-бытовым связям обслуживаются маршрутами общественного городского транспорта.

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

2.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Транспортную инфраструктуру города Владимира образуют линии, сооружения и устройства внешнего, пригородного и городского транспорта.

Основные внешние грузовые и пассажирские перевозки осуществляются автомобильным и железнодорожным транспортом. Функционирует воздушный транспорт (аэродром совместного базирования «Владимир» (Семязино). Город Владимир расположен на пути следования международного евроазиатского транспортного коридора «Транссиб», представленного автомобильным (М-7) и железнодорожным (Москва – Нижний Новгород) маршрутами и является транзитной зоной транспортных потоков из центра России на Урал и в Сибирь.

Железнодорожный транспорт.

По территории муниципального образования с запада на восток проходит двухпутная электрифицированная магистральная железнодорожная линия Москва – Владимир, входящая в основной железнодорожный маршрут транспортного коридора «Транссиб». В районе станции Владимир от железнодорожной магистрали Москва – Владимир в южном направлении ответвляется однопутная железнодорожная линия Владимир – Рязань (не электрифицированная). Общая протяженность железнодорожных линий составляет 40,7 км.

На территории муниципального образования расположены 2 станции (Владимир и Юрьевец) и одна пассажирская платформа (Автоприбор).

Владимир – узловая железнодорожная станция Горьковской железной дороги на линии на новом ходу Транссиба. На станции четыре пассажирских платформы, соединённых крытым пешеходным мостом через пути, оборудована турникетами. Станция обслуживает пассажирские и грузовые перевозки, имеется разветвленная сеть подъездных путей.

Через железнодорожную станцию Владимир ежедневно проходит не менее 20 пар поездов дальнего следования. По железнодорожным линиям курсируют поезда дальнего следования, в том числе междугородные и международные (Москва – Киров, Москва – Новый Уренгой, Симферополь – Киров, Симферополь – Казань, Симферополь – Пермь, Москва – Нижний Новгород, Москва – Улан-Батор, Москва – Пекин, Нижний Тагил – Москва, Соликамск – Москва, Москва – Томск, Москва – Кемерово, Санкт-Петербург – Ижевск, Санкт-Петербург – Челябинск, Санкт-Петербург – Казань, Москва – Сургут, Москва – Новосибирск, Москва – Пхеньян, Москва – Пекин, Берлин – Омск и пр.) и пригородного сообщения (Владимир – Москва, Владимир – Петушки, Владимир – Тумская, Владимир – Вязники, Владимир – Ковров, Владимир – Гороховец, Владимир – Нижний Новгород).

С июля 2010 по июнь 2015 года Владимир был связан с Нижним Новгородом и Москвой прямыми рейсами скоростного электропоезда «Сапсан». С июня 2015 года вместо «Сапанов» используются поезда («Стриж»). С 2004 года по линии Москва – Нижний Новгород с остановкой во Владимире курсировали два состава скоростного поезда «Буревестник». После того как на этот маршрут был поставлен «Сапсан» (2010), остался один состав, а с июня 2014 года вместо него по схожему расписанию ходит скоростной электропоезд «Ласточка».

Развито пригородное железнодорожное сообщение. От станции

Владимир отправляются пригородные электропоезда до Москвы (3 пары электропоездов, 2 ежедневных и 4 по воскресеньям пары экспрессов), Гороховца (2 пары), Коврова (8 пар), а также 2 пары пригородных поездов на тепловозной тяге до Тумы. Время в пути от Курского вокзала на поезде «Стриж» – 1 час 40 мин., на пассажирских поездах – 2,5-3 часа, на пригородных электропоездах – 3-3,5 часа.

Владимир является городом, связанным электропоездами сразу с двумя российскими городами, имеющими метрополитен (г. Москва и г. Нижний Новгород). Оператор железнодорожных перевозок ОАО «РЖД».

Основной поток перевозки пассажиров приходится на магистральную железную дорогу Москва – Нижний Новгород. На расчетный срок ожидается рост грузо- и пассажиропотока по главному направлению Москва – Нижний Новгород в связи перспективным развитием высокоскоростного движения поездов.

В рамках утвержденного Правительством Российской Федерации сетевого плана-графика мероприятий реализации проекта строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань ОАО «Скоростные магистрали» к настоящему времени разработаны и утверждены приказами Минстроя России от 25 августа 2016 г. №592/пр и 13.09.2016 №637/пр проект планировки и проект межевания территории размещения объекта ВСМ Москва – Казань на участках ст. Железнодорожная – ст. Владимир ВСМ и ст. Владимир ВСМ – Аэропорт ВСМ (Нижний Новгород).

В районе железнодорожной станции Владимир предусматривается создание транспортно-пересадочного узла (ТПУ) для перераспределения пассажиропотоков между автомобильным и железнодорожным транспортом. ТПУ включает в себя здание вокзала, служебные здания, автостоянки, автобусные остановки, объекты торговых, деловых и других функций.

Развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта планируется также и на станции, расположенной в районе с. Суходол.

Особую актуальность в г. Владимире имеет решение проблемы пересечений железных и автомобильных дорог в одном уровне путем их замены транспортными развязками в разных уровнях. В условиях высокой плотности движения автомобилей наличие таких объектов на дорожной сети вызывает перегрузку путей сообщения и приводит к росту экономических и экологических потерь от задержек транспорта. Проблема усугубляется совпадением во времени пиков автодорожного и железнодорожного движения. При этом данные объекты транспортной инфраструктуры являются источником повышенной опасности для людей и техники, поскольку ДТП на железнодорожных переездах характеризуются тяжелыми последствиями, сопряженными с высоким уровнем травматизма людей, значительными материальными потерями и часто вызывают большой общественный резонанс. В настоящее время имеется 7 железнодорожных переездов, в том числе 3 – на главных путях (из них 2 охраняемых, 1 – неохраняемый). Наличие железнодорожных переездов не только сокращает пропускную способность дорожной сети, но и сдерживает развитие

устойчивого и скоростного автомобильного и железнодорожного сообщения в долгосрочной перспективе.

Автомобильный транспорт.

Автомобильным сообщением посредством регулярных маршрутов общественного транспорта Владимир связан со всеми районными центрами Владимирской области, а также со многими другими городами. Междугородными автобусными маршрутами город Владимир связан с такими населенными пунктами как Москва, Санкт-Петербург, Нижний Новгород, Иваново, Ярославль, Рязань, Ульяновск, Набережные Челны, Заволжье, Тольятти, Ковров, Красная Горбатка, Андреево, Никологоры, Гусь-Хрустальный, Вязники, Петушки, Мстера, Киржач, Александров, Кольчугино, Юрьев-Польский, Струнино, Гороховец и другими.

Развита сеть федеральных и региональных автомобильных дорог. Наиболее крупными магистралями, проходящими по территории муниципального образования г. Владимир, являются федеральная дорога М-7 «Волга» (Москва – Нижний Новгород), подъезд к г. Иваново от М-7, а также магистрали регионального значения: Владимир – Муром – Арзамас, Владимир – Юрьев-Польский – Переславль-Залесский. В целом Владимир расположен в рамках восточного участка международного транспортного коридора «Транссиб» Москва – Нижний Новгород.

Протяженность автодорог общего пользования местного значения, находящихся в собственности муниципального образования город Владимир на конец 2016 года составила 377,7 км, в том числе с твердым покрытием – 373,7 км.

Прием и отправление пассажиров осуществляется с автовокзала, расположенного в центральной части города в районе железнодорожного вокзала (ул. Вокзальная, д.1). Единовременная вместимость – 700 чел. Средний пассажиропоток – 4,5 тыс. пасс./сут. Максимальное число отправляемых и принимаемых автобусов в час – 350 ед., что создает затруднения в дорожном движении по вокзальной площади.

Воздушный транспорт.

Аэропорт местных авиалиний «Семязино» расположен в 5 км к западу от центра города Владимира, является аэродромом совместного базирования (Министерство обороны, ДОСААФ-РОСТО и Авиалесоохрана). Аэродром принимает самолеты категории А и В, а также вертолеты всех типов. Основная деятельность – авиационная охрана, защита лесов и других природных ландшафтов от пожаров, организация воздушных тренировок, подготовка парашютистов десантников, перевозка пассажиров, грузов по разовым заявкам организаций и частных лиц. Транспортное обслуживание аэропорта «Семязино» организовано регулярным автобусным маршрутом. В 2015 году были организованы пассажирские перевозки между Владимиром и Санкт-Петербургом самолётами компании «Псковавиа». Воздушный транспорт не используется для регулярных пассажирских перевозок. Наличие аэродрома накладывает существенные ограничения на использование прилегающих территорий и ограничивает развитие города в северо-западном

направлении.

Для поддержания аэропорта с целью осуществления рейсов, пассажирских и грузовых перевозок, системы авиатакси, выполнения туристических полетов требуется осуществить мероприятия по развитию инфраструктуры и техническому переоснащению аэропорта. Возможен в перспективе вынос аэропорта в район существующего аэродрома Добрынское, находящегося на удалении 10 км от города.

Ближайший крупный аэропорт, способный принимать тяжелые пассажирские самолеты, расположен в г. Иваново.

Водный транспорт.

Главная водная артерия города Владимир – р. Клязьма. Водный транспорт не используется для грузовых и пассажирских перевозок, в том числе туристических маршрутов. Для исправления этой ситуации предлагается организация по ней водного маршрута, который пройдет вдоль исторической застройки города, далее продолжится в направлении храма Покрова на Нерли, через Боголюбово и завершится в с. Спас-Купалище, в районе впадения р. Судогда в р. Клязьма. Высокий уровень видовых характеристик маршрута позволяют рассчитывать на его популярность среди жителей и гостей города в перспективе.

Генеральный план предусматривает возродить р. Клязьма как транспортную водную магистраль, начав с организации туристических маршрутов на судах малой осадки от пристани Владимир до церкви Покрова на Нерли и далее до Спас-Купалище, где расположен уникальный монастырь. В связи с чем, предполагается возродить и реконструировать существующую пристань во Владимире, а также построить новый пассажирский причал в районе церкви Покрова на Нерли. На расчетный срок предлагается организовать пристани в районе мкр. Оргтруд и жилого района Луново-Сельцо- Ширманиха. Необходимо проведение работ по расчистке и углублению фарватера р.Клязьмы для организации маломерного судоходства. Намечается также рост индивидуального водного транспорта, включая водный туризм. Для хранения маломерного флота (яхт, лодок и катеров) планируется увеличение существующей территории хранения на 1.2 га (база «Горизонт»). Кроме того, генеральным планом предусматривается организация мест хранения яхт, катеров и лодок на территории рекреационной зоны водохранилища Содышка.

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

Местоположение города Владимира рядом со столичным регионом обуславливает необходимость наличия развитой дорожно-транспортной инфраструктуры и достижения высокого показателя плотности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием.

В широтном направлении через территорию муниципального образования проходит автодорожный маршрут евроазиатского транспортного

коридора «Транссиб», представленный автомобильной дорогой федерального значения М-7 «Волга» Москва – Владимир – Нижний Новгород – Казань – Уфа.

Имеется южный обход города (М-7 «Волга»). Техническая категория – Iб. Практически на всем протяжении (за исключением южного обхода) магистраль имеет 2 полосы движения в каждом направлении (ширина проезжей части – 15 м). Основное направление М-7 проходит с северной стороны от сложившейся застройки города, вплотную примыкает к ней, и фактически приобрело значение внутригородской объездной магистрали. В перспективе предусматривается городская скоростная магистраль при строительстве глубокого Северного автомобильного обхода в едином коридоре с ВСМ-2. Южный обход протрассирован на значительном удалении от селитебных территорий, интенсивность автотранспорта на некоторых участках обхода достигает 30 тыс. авт./сут., что превышает пропускную способность автодороги.

К автомобильной дороге М-7 относится также подъезд к г. Иваново, обеспечивающий сообщение с северными территориями Владимирской области, а также с Ивановской, Костромской областями. Техническая категория автодороги – II, количество полос движения – 2 в каждом направлении, интенсивность порядка 11,7 тыс. авт./сут.

Наряду с автомобильными дорогами федерального значения по территории муниципального образования проходят автомобильные дороги регионального или межмуниципального и местного значения, обеспечивающие транспортные связи с населенными пунктами Владимирской области и прилегающих областей.

Сложившаяся структура улично-дорожной сети Владимира представляет собой радиально-полукольцевую систему, центр которой совпадает с историческим центром города. Основные магистральные радиальные направления УДС (пр. Ленина – ул. Дворянская – ул. Большая Московская – ул. Большая Нижегородская – ул. Добросельская, ул. Горького – Ерофеевский спуск – Судогодское шоссе) являются продолжением внешних автомобильных дорог. Основное полукольцевое направление – основное направление трассы М 7, сочетающее в себе функции пропуска как транзитного, так и городского автотранспорта.

На территории существующей многоэтажной застройки улично-дорожная сеть, как правило, имеет прямоугольную структуру.

Помимо перечисленных, к магистральным направлениям относятся также следующие: ул. Мира, ул. Усти-на-Лабе, ул. Почаевская – Рокадная дорога – ул. Юрьевская, пр. Строителей, ул. Вокзальная, ул. Верхняя Дуброва – ул. Мостостроевская, ул. Тракторная, ул. Северная, ул. Батурина, Суздальский пр., ул. Юбилейная, ул. Комиссарова, ул. Егорова, ул. Безыменского. Ширина проезжей части магистральных улиц находится в пределах 7,0 – 21,0 м.

Отсутствие дублирующих радиальных и полукольцевых транспортных связей между крупными планировочными районами города, а также пропуск

по городским территориям с плотной капитальной застройкой потоков транзитного автотранспорта по направлению Иваново – Муром, Рязань, привело к тому, что пропускная способность некоторых участков магистральной УДС исчерпана или близка к этому.

ФКУ «Управление автомобильной магистрали Москва – Нижний Новгород Федерального дорожного агентства» обслуживает автодороги федерального значения:

М-7 «Волга» Москва – Владимир – Н.Новгород – Казань – Уфа (км 94+052 – км 340+648);

М-7 «Волга» Москва – Владимир – Н.Новгород – Казань – Уфа, подъезд к г. Иваново (км 0+000 – км 71+690);

М-7 «Волга» Москва – Владимир – Н.Новгород – Казань – Уфа, подъезд к г. Владимиру (км 0+000 – км 31+855);

Автодороги регионального или межмуниципального значения обслуживаются ГБУ «Управление автомобильных дорог администрации Владимирской области».

Владельцем автодорог местного значения является муниципалитет города Владимир. Перечень автодорог общего пользования местного значения муниципального образования город Владимир утвержден Постановлением от 9 февраля 2017 г. № 335. Общая протяженность автодорог местного значения составляет 374,184 км. Общая протяженность освещенных частей улиц, проездов во Владимире на конец 2016 года составила 375 км. При этом доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения по итогам 2016 года составила 44,8% (таблица 2).

Таблица 2 – Динамика изменения доли протяженности автодорог общего пользования местного значения, не удовлетворяющих нормативным требованиям, в общей протяженности дорог данной категории

Показатели	Ед. измерения	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения	Процент	63.77	60.39	65.84	53.64	53.89	50.59	44.77

Источник: Данные территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Владимирской области (<http://www.gks.ru>).

Значительная часть УДС города Владимира, находится в неудовлетворительном эксплуатационном состоянии, что связано с ограниченным финансированием ремонтных работ. Нуждаются в капитальном ремонте: улицы Лакина, Растопчина, Разина, Горького, Батурина, Комиссарова, Суворова, Сперанского, Урицкого, Погодина, Строителей, Сунгирская, Парижской Коммуны, 16 лет Октября, 40 лет Октября, Мостостроевская, Красная, Нижняя Дуброва, Тихонравова, Художника Левитана, Муромская, Железнодорожная, Почаевская, Ноябрьская, 1-я и 2-я Кольцевые улицы, Офицерская, улица поселок РТС, проезды Строительный, Стасова, Промышленный, Костерин переулок, а также дороги внутри микрорайонов и населенных пунктов городского округа: мкр. Энергетик (Совхозная улица), мкр. Коммунар (Зелёная улица), Лунево (Луневская улица), Сельцо (Селецкая улица), мкр.Пиганово (Центральная улица), мкр.Оргтруд (Молодежная улица), пос.Заклязьменский (Центральная улица), село Мосино (Совхозная улица), село Кусуново (Центральная улица), деревня Шепелево (Центральная улица) и другие.

На пересечении улиц и дорог с искусственными и естественными преградами имеется 7 искусственных дорожных сооружений (таблица 3).

Таблица 3 - Характеристика искусственных дорожных сооружений, расположенных на территории муниципального образования город Владимир

№ п/п	Наименование сооружения, материал	Местоположение	Длина сооружения (м)	Ширина сооружения/ проезжей части/ тротуаров (м)	Оценка технического состояния
1	Путепровод на ул. Мира, ж/б	Поворот с ул. Мира к ДТЮ	64,30	21,18/17,6/3,24	требуется реконструкция
2	Путепровод на Октябрьском пр., ж/б	Между съездом на ул. Верхне-Лыбедская и д.16 по Октябрьскому пр.	54,28	20,12/14,05/5,75	удовлетворительное
3	Путепровод на ул. Большая Московская, ж/б	Пересечение с Ерофеевским спуском	38,95	22,81/13,60/5,05	удовлетворительное
4	Мост через р. Клязьма, ж/б	Выезд из города на Судогодское шоссе	516,6	-/12,0/-	требуется ремонт
5	Мост через р. Рпень, ж/б	ул. Большая Нижегородская	42,10	28,0/22,0/5,7	удовлетворительное
6	Путепровод по ул. Верхняя Дуброва через железнодорожные пути	ул. Верхняя Дуброва	51,34	12,3/9,0/3,3	требуется реконструкция
7	Путепровод на Ерофеевском спуске, ж/б	Пересечение с Манежным тупиком	51,80	16,52/12,0/4,20	удовлетворительное

Часть сооружений требуют реализации ремонтных либо реконструктивных мероприятий в связи с тем, что сооружения находятся в

неудовлетворительном техническом состоянии либо исчерпали свою пропускную способность, прежде всего это путепровод через железнодорожные пути по ул. Верхняя Дубрава, путепровод на ул. Мира (в районе ДТЮ), мост через реку Клязьма.

Вдоль проектируемой трассы ВСМ-2 с южной стороны по территории Суздальского района планируется устройство глубокого Северного обхода.

Согласно утверждённой градостроительной документации по развитию территории предусматривается устройство транспортных развязок на пересечении Северного обхода города Владимир с:

- проектируемой магистральной улицей в г. Владимир (восточный обход Мосино);
- автомобильной дорогой регионального значения Владимир – Юрьев-Польский – Переславль-Залесский;
- автомобильной дорогой федерального значения М-7 «Подъезд к городу Иваново»;
- автомобильной дорогой федерального значения М-7 «Волга» около станции Лемешки.

Проект планировки включает предложения по развитию автотранспортной развязки, проектируемой около железнодорожной станции «Владимир ВСМ» в районе с. Суходол (Суздальский район), с учётом перспективного строительства Восточного обхода г. Владимира и примыкания Восточного обхода г. Владимира к М-7 «Подъезд к городу Иваново» (рисунок 3).

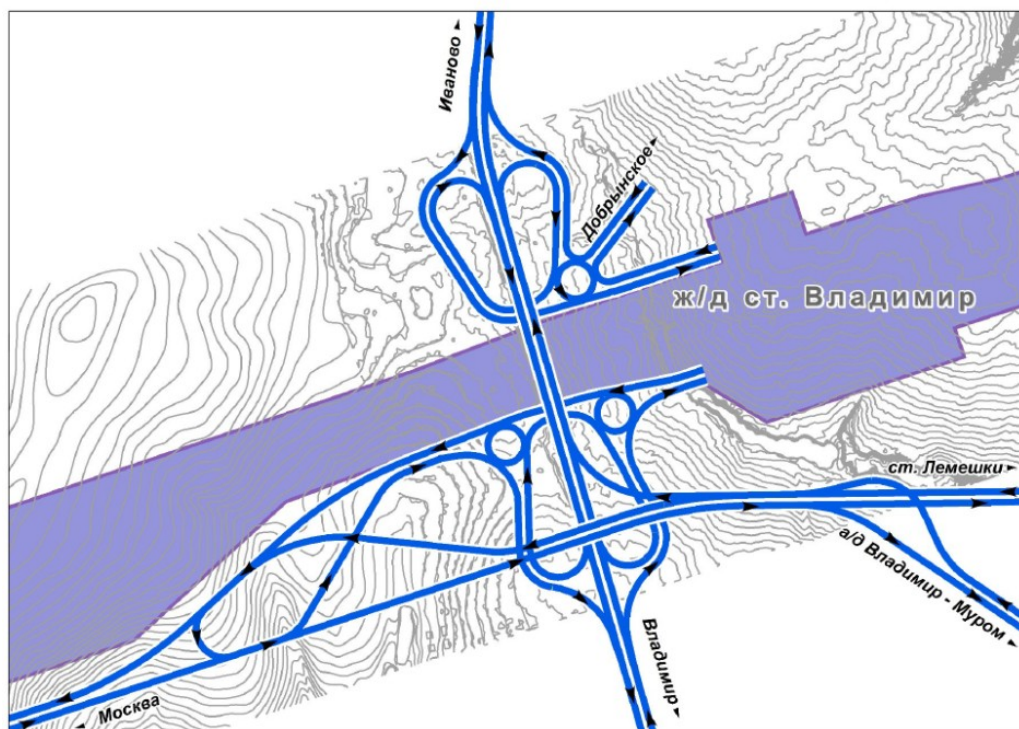


Рисунок 3 – Проектное предложение транспортной развязки, в зоне проектируемой железнодорожной станции «Владимир ВСМ»

Вдоль трассы ВСМ-2 с северной стороны планируется устройство автомобильной дороги от железнодорожной станции «Владимир ВСМ» до

аэропорта «Добрынское».

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

Регулярные транспортные заторы образуются на проспекте Ленина, ул. Диктора Левитана, ул. Верхняя Дуброва, Московском шоссе, Октябрьском проспекте, ул. Мира, автодороге М 7 «Волга», ул. Белякова, ул. Большая Нижегородская, ул. Большая Московская, ул. Добросельская, проспекте Строителей, Судогодском шоссе, ул. Горького и пр. Требуется увеличение габаритов проезжих частей, увеличение пропускной способности перекрестков, строительство внеуличных пешеходных переходов (прежде всего через а/д М 7).

В условиях роста уровня автомобилизации первоочередными задачами развития транспортной инфраструктуры на территории города Владимира до 2032 года являются развитие УДС, организация устойчивых и удобных внешних связей города с близлежащими муниципальными образованиями, транспортных связей между районами города, внутрирайонных связей и местных путей сообщения. Необходимо не только обеспечить соответствие между пропускной способностью улично-дорожной сети и объемами транспортных потоков, но и добиться адекватного технического решения дорог и магистралей, уровня их оборудования, обеспечивающего благоприятные условия движения транспортных средств и пешеходов (однородность потока, обособление транспортного, пешеходного и велодвижения, оптимальную скорость и безопасность движения), а также комфортные условия перевозок пассажиров (доступность систем пассажирского транспорта, увеличение доли беспересадочных поездок, сокращение затрат времени на поездки, безопасность поездок).

В г. Владимире требуется переоценка и совершенствование применяемых технических средств, методов и технологий управления дорожным движением, систем информирования и ориентирования участников дорожного движения, в т.ч. схем маршрутного ориентирования водителей и пешеходов, с разработкой проектных решений более эффективно отражающих оптимальные направления движения к основным объектам тяготения и позволяющих устранить имеющиеся разрывы в информационных цепочках. С внедрением рассматриваемой области обновленных схем, технологий и технических средств информирования может быть успешно дополнена и усовершенствована действующая транспортно-информационная

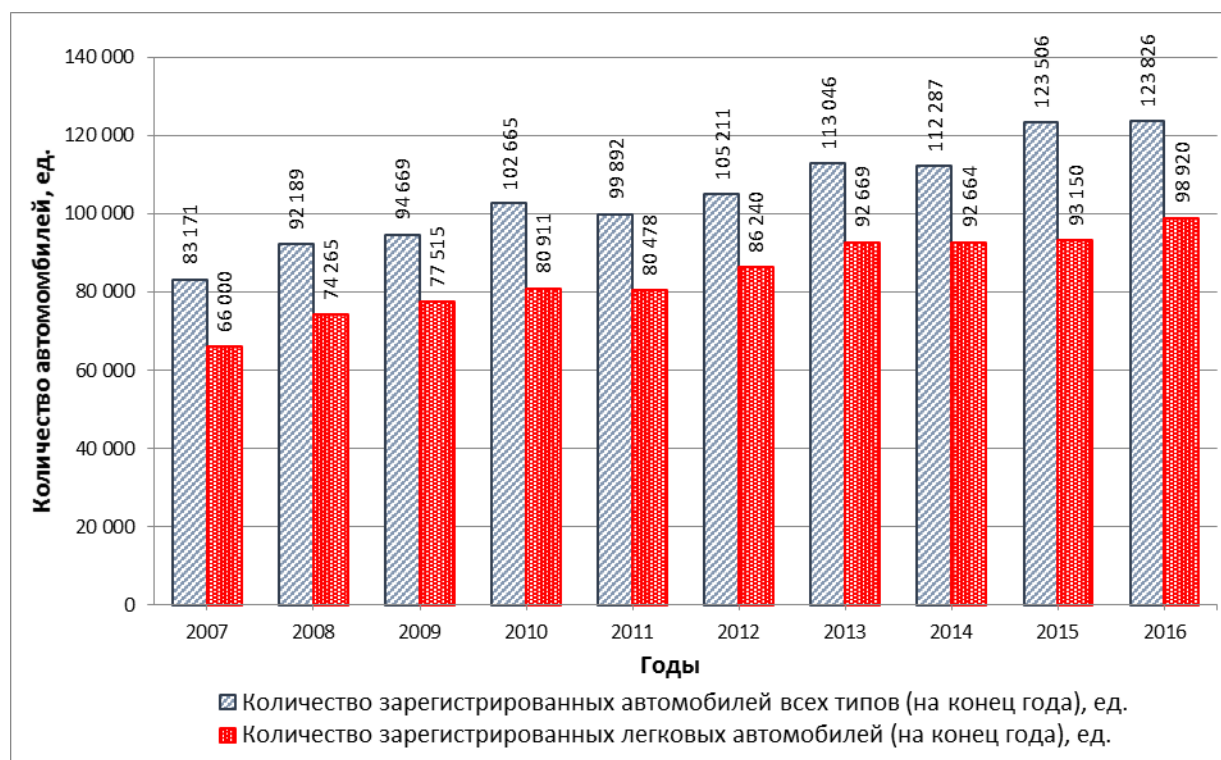
система, что окажет быстрое позитивное влияние на протекающие процессы дорожного движения, в частности снизит перепробеги транспортных средств и нагрузку на УДС.

Перспективно создание общегородского Центра организации дорожного движения, который объединит в себе существующие локальные системы мониторинга и управления дорожным движением и процессов перевозок, а также интегрирует в себе все востребованные подсистемы ИТС.

Существующая ситуация, определенная ростом количества автомобильного транспорта, превышающего темпы роста дорожного строительства, требует дальнейшего совершенствования дорожно-транспортной инфраструктуры в городе. Перечисленные недостатки особо негативно сказываются на функционировании общественного транспорта. Маршруты общественного транспорта сосредоточены на ограниченном количестве автомобильных дорог, что приводит к высокой загруженности правых крайних полос и автомобильных дорог в целом.

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

В последние годы в городе Владимир наблюдается неуклонное пополнение парка автотранспортных средств (рисунок 4).



Источник: Данные ОГИБДД УМВД России по г. Владимиру и отдела транспорта и связи Администрации г. Владимир

Рисунок 4 – Динамика количества зарегистрированных автотранспортных средств в г. Владимир за период с 2007 по 2016 годы

Основной прирост данного показателя происходит за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан. На

конец 2016 года обеспеченность населения легковым индивидуальным автотранспортом составила 276 автомобилей на 1000 жителей.

Сведения о количестве и составе автотранспорта на территории муниципального образования город Владимир по состоянию на 2016 год приведены в таблице 4.

Таблица 4 – Количество и состав зарегистрированного автотранспорта на территории муниципального образования город Владимир

№ п/п	Вид автотранспортных средств	Всего, ед.
1.	Легковые	98920
2.	Грузовые	14811
3.	Автобусы	1436
4.	Мототранспорт	2189
5.	Всего	123826

Источник: ОГИБДД УМВД России по г. Владимиру и отдела транспорта и связи администрации города Владимир

Хранение автотранспортных средств на территории муниципального образования осуществляется в одноэтажных боксовых гаражах (ГСК), многоуровневых гаражах, подземных гаражах, на открытых платных охраняемых стоянках и приусадебных участках в зонах индивидуальной застройки.

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

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

автостоянках в соответствии с городскими нормативами градостроительного проектирования.

По данным Генерального плана г. Владимира на территории муниципального образования расположено порядка 200 ГСК общей вместимостью 20,5 тыс. машино-мест, функционирует более 50 платных охраняемых автостоянок на 4,8 тыс. машино-мест. В последние годы в городе строятся многоуровневые гаражи. Общая вместимость таких гаражей – порядка 1,5 тыс. машино-мест. Хранение автотранспорта в зонах индивидуальной и малоэтажной застройки в основном осуществляется на приусадебных территориях (около 5,0 тыс. машино-мест).

Таким образом, обеспеченность легкового автотранспорта обустроенными местами постоянного хранения составляет порядка 40 %. На расчетный срок актуально предусмотреть мероприятия по снижению дефицита парковочных мест, включая систему перехватывающих парковок в городе.

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

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

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

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

Устойчивое функционирование транспортной системы города Владимира на период до 2032 года напрямую зависит от развитости системы пассажирского транспорта общего пользования. На расчетный срок городскому транспорту общего пользования, осуществляющему основной объем пассажирских перевозок в городе, принадлежит ключевая роль в транспортном обслуживании повседневной жизнедеятельности населения. В перегруженных автотранспортом районах г. Владимира основное

преимущество городского пассажирского транспорта – это значительно (в десятки раз) более высокая провозная способность, чем одиночных легковых автомобилей. С учетом этого обстоятельства доминирующим средством перемещения населения в городе Владимире наряду с немоторизованными способами передвижения на период до 2032 года должен стать общественный пассажирский автотранспорт, который должен быть, привлекательным, доступным и безопасным.

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

Функционирование системы городского пассажирского транспорта в городе Владимире затруднено по ряду причин, но главной из них является высокий уровень загрузки движением улично-дорожной сети. Происходящие изменения спроса на передвижения в городе свидетельствуют о том, что неуклонно увеличивается доля населения, удовлетворяющая свои потребности в передвижениях на индивидуальных автомобилях. В связи с этим необходима разработка и внедрение мер, направленных на повышение привлекательности общественного пассажирского транспорта, обеспечение приоритета для движения автобусов на УДС, расширение спектра оказания услуг по перевозкам пассажиров социальной группы населения.

Существующие автобусные регулярные маршруты движения, организованные в городской черте Владимира, имеют многофункциональный характер: один и тот же маршрут, как правило, обеспечивает многофункциональные связи, ориентированные на обеспечение реализации трудовых, учебных и культурно-бытовых корреспонденций. При этом действующая маршрутная сеть пассажирского автобусного транспорта в городе Владимире организована по принципу взаимного дополнения социального и коммерческого транспорта. Подавляющее большинство перевозчиков в городе – коммерческие организации.

В 2016 году ежедневно в городе транспортное обслуживание пассажиров обеспечивала 331 единица общественного пассажирского транспорта, в т. ч. 93 троллейбуса по 8 маршрутам и 238 автобусов (в основном средней и большой вместимости, в том числе используется низкопольный подвижной состав для удобства маломобильных групп населения) по 30 маршрутам.

В эксплуатации находятся троллейбусы следующих типов: ЗиУ-682В00 (1 ед.); ЗиУ-682Г00 (9 ед.); ЗиУ-682Г016.02 (18 ед.); ЗиУ-682Г016.04 (35 ед.); АКСМ-100 (3 ед.); NTR-120MT (1 ед.); ВМЗ-170 (4 ед.); ВМЗ-5298.01 (10 ед.); Тролза-5275.05 «Оптима» (10 ед.); Тролза-5265 «Мегаполис» (1 ед.). Хранение и обслуживание троллейбусов осуществляется в троллейбусных депо.

Хранение и обслуживание автобусов осуществляется в автотранспортных предприятиях различных форм собственности. Перевозку пассажиров во Владимире осуществляют 8 перевозчиков различных форм

собственности: ОАО «Владимирпассажиртранс» ООО «БигАвтоТранс», группа компаний ООО «ПОАТиС», ООО «АТП Лайн-Траст», ООО «Экипаж», ИП Михайлов А.Е.

Внедрена автоматизированная система диспетчерского управления пассажирскими перевозками ГЛОНАСС, которая позволяет осуществлять мониторинг за режимом движения подвижного состава.

Основные показатели работы пассажирского транспорта за период с 2007 года по 2016 год приведены в таблице 5.

Таблица 5 – Показатели работы пассажирского транспорта г. Владимир

Наименование показателей	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Число маршрутов (на конец года), ед.										
- автобусных	29	28	28	25	30	30	30	31	30	30
- троллейбусных	11	9	10	10	8	9	9	9	9	8
Протяженность эксплуатационного пассажирского пути, тыс. км										
- автобусы	106,3	133,8	307,5	498,3	508,4	553,5	520,3	520,3	520,3	520,3
- троллейбусы	212,1	202,2	222,0	222,0	174,8	160,1	81,8	81,2	79,2	79,2
Подвижной состав, ед.										
- автобусов	275	256	270	271	274	274	272	274	226	238
- троллейбусов (парк)	136	135	117	124	127	124	126	115	108	105
- в том числе выходят на линию	95	95	102	102	93	93	93	93	93	93
Выполнено рейсов (внутригородским транспортом), тыс.ед.										
- автобусами	1 811,3	1 325,9	1 737,7	1 522,8	1 450,0	1 496,6	1 461,6	1 429,6	1 296,1	1255,8
- троллейбусами	631,8	611,8	621,6	637,3	591,5	582,4	567,5	538,9	503,4	479,3
Перевезено пассажиров (внутригородским транспортом), млн. чел.										
- автобусами	70,5	73,9	69,2	59,6	54,6	58,4	53,5	50,1	51,1	43,8
- троллейбусами	28,7	29,3	26,8	26,1	25,8	25,9	24,2	22,2	19,1	17,85
Пассажирооборот, млн. пасс-км										
- автобусного транспорта	593,3	707,7	639,0	565,0	549,3	557,6	485,3	420,4	402,4	-
- троллейбусного транспорта	85,5	87,2	79,9	77,8	75,3	75,2	70,2	64,4	55,4	51,75

Источник: Данные отдела транспорта и связи Администрации города Владимира

Обслуживание пассажиров на 14 городских автобусных маршрутах осуществляют 86 российских автобусов большой вместимости, работающих на газомоторном топливе. Муниципальные троллейбусы ежедневно перевозят более 48,0 тыс. чел., автобусы - более 118,0 тыс. чел. Автобусами внутригородского сообщения в 2016 году выполнено 1,3 млн. рейсов, перевезено 43,8 млн. чел., горэлектротранспортом выполнено 479,3 тыс. рейсов и перевезено 17,8 млн. чел. Каждый второй житель города Владимир пользуется общественным транспортом. Стоимость проезда на городском

общественном транспорте в 2016 году составила: на автобусе - 20 руб., на троллейбусе - 19 руб. Введены месячные проездные билеты на 14 маршрутах ООО «АДМ».

Владимирскими перевозчиками за счет собственных средств обновлено 35 единиц подвижного состава (ООО «Виктория» приобретено 8 новых российских автобусов; ООО «АДМ» - 10 автобусов «Скания» и 11 автобусов «Мерседес 405»; АО «Владимирпассажиртранс» - 6 дизельных автобусов большой вместимости). Функционируют 15 социальных автобусных маршрутов (82 автобуса) с правом льготного проезда по единому социальному проездному билету. Жителям города реализовано более 382 тыс. социальных проездных билетов. Сохранена стоимость месячных проездных билетов для отдельных категорий населения: пенсионеров, инвалидов, учащихся, студентов.

Усовершенствована схема движения пассажирского транспорта. Улучшено обслуживание отдельных районов города. До 24 единиц увеличено число автобусов на маршруте № 24С. Продлено в вечернее время транспортное обслуживание пассажиров ряда районов города (Восточного района, областного торгового комплекса «Тандем», гипермаркета «Глобус», жилого района Сновицы-Веризино, мкр. Энергетик, Юрьеvec, Пиганово, Лунево, д. Бухолово, д. Уварово). Введены дополнительные рейсы городских автобусов в Загородный парк, пос. Заглязьменский, к садовым участкам у водохранилища Содышка, в д. Уварово и д. Бухолово. Введены единые требования к информационному обеспечению работы городского пассажирского транспорта. Городской подвижной состав оборудован автоинформаторами. Подвижной состав оборудуется яркими контрастными светодиодными указателями маршрутов. На 72 остановочных пунктах размещены новые схемы движения городских троллейбусов и автобусов. Стала доступной для населения интернет-услуга (мобильное приложение) по мониторингу местоположения автобуса или троллейбуса через мобильные устройства с помощью программы «Яндекс-Транспорт-Владимир», что дает возможность определять время прибытия транспорта на остановку.

В первом полугодии 2017 года транспортное обслуживание пассажиров обеспечивают 93 троллейбуса по 8 маршрутам и 240 автобусов по 32 маршрутам (в т.ч. 86 автобусов большой вместимости, работающих на газомоторном топливе). Автобусами внутригородского сообщения за отчетный период выполнено 659,0 тыс. рейсов, перевезено 23,7 млн чел., горэлектротранспортом выполнено 245,0 тыс. рейсов и перевезено 9,0 млн чел. АО «Владимирпассажиртранс» закупило 3 автобуса большой вместимости, которые планируется задействовать на маршрутах № 4С и 24С.

С апреля 2017 года увеличен тариф на проезд в городском общественном транспорте до 20 руб. - на автобусы (18 руб. на городском автобусном маршруте № 5 ООО «Виктория») и до 19 руб. - на троллейбусы. С мая 2017 года изменилась стоимость месячных проездных билетов в горэлектротранспорте: учащимся - 250 руб., студентам - 420 руб., гражданам - 950 руб., организациям - 1200 руб. Месячный проездной билет для граждан

автобусных маршрутов, обслуживаемых ООО «АДМ» повышен до 1300 руб., единым проездным билетам – 1300 руб.

Развиваются социальные перевозки. Для транспортного обслуживания населения нового микрорайона Веризино-2 введены 2 новых городских социальных автобусных маршрута: № 4С в Восточный район (кольцевой: ул. Новгородская - пл. Ленина - гипермаркет «Глобус» - ул. Новгородская) и № 9С в Юго-Западный район (ул. Новгородская - Октябрьский пр-кт - Юго-Западная). Автобусами маршрута № 9С возобновлено обслуживание Октябрьского проспекта по обе стороны проспекта, для чего была оборудована новая остановочная площадка напротив здания областной администрации. Всего в первом полугодии 2017 года вновь организовано 5 посадочных площадок на трех остановочных пунктах «улица Новгородская», «ул. Опольевская», «Областная администрация».

На городском электротранспорте реализован весь пакет социальных услуг по льготному проезду, в т.ч. пенсионерам, учащимся школ, колледжей и ВУЗов. В текущем году жителям города реализовано более 191,0 тыс. социальных проездных билетов. Стоимость единого социального проездного билета для отдельных категорий граждан увеличилась до 378 руб.

В конце 2017 года планируется запуск завода «Волгабас» в поселке Ворша Собинского района. Проектная мощность производственного комплекса «Волгабас», на которую планируют выйти во II квартале 2018 года, при полной загрузке составит выпуск до 1200 автобусов, работающих на электричестве, дизельном и газомоторном топливе, в год. С линии будут выходить автобусы различного класса и назначения, в том числе беспилотные на модульной платформе «MatrĚshka».

Основу перспективной сети общественного транспорта на расчетный срок до 2032 года будут составлять существующие линии маршрутов с прокладкой автобусных линий во вновь осваиваемые территории и по вновь построенным магистралям районного и городского значения. При этом в работе городского пассажирского транспорта общего пользования на территории города Владимир можно выделить следующие основные проблемы, подлежащие разрешению в среднесрочной и долгосрочной перспективе:

- оптимизация маршрутной сети общественного транспорта в городе на основе мониторинга и исследований пассажиропотоков (выявления транспортных корреспонденций), построения интегрированной маршрутной сети с возможностью быстрой и удобной пересадкой на другой вид транспорта и с учетом исключения неоправданного дублирования маршрутов перевозок, устранения нарушений по пешеходной доступности до остановок пассажирского автотранспорта общего пользования в соответствии с «СНиП 2.07.01-89 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» (актуализированная редакция СП 42.13330.2016)» (не более 5 мин.), обеспечения удовлетворительных показателей наполняемости подвижного состава, снижения операционных расходов транспортных компаний и т.д.;

- обновление парка используемого подвижного состава вследствие его неудовлетворительного технического состояния, непригодности к перевозке маломобильных групп населения и инвалидов, велосипедов. Использование низкопольного, низкошумного подвижного состава, дооборудование подвижного состава системами видеонаблюдения, бесплатным Wi-Fi для повышения комфортабельности, безопасности поездок и привлекательности транспорта общего пользования для поездок в целом;

- обеспечение приоритетного движения транспортных средств общего пользования на улично-дорожной сети города посредством инженерного обособления путей сообщения, развития технических средств регулирования дорожного движения и системы управления процессами перевозок;

- модернизация объектов инфраструктуры (создание комфортных транспортно-пересадочных узлов, обустройство остановочных пунктов, устройство заездных карманов, благоустройство отстойно-разворотных площадок, выравнивание горизонтальной плоскости посадочной площадки до уровня низкопольного подвижного состава, модернизация наружного освещения и т.д.);

- эстетизация системы городского пассажирского транспорта (обеспечение ее гармоничного сопряжения с архитектурной средой города посредством обустройства остановочных павильонов, внедрения единой системы навигации и маршрутного ориентирования пассажиров и других мероприятий);

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

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

Преимущественное развитие системы городского пассажирского транспорта является главным принципом развития транспортной системы города Владимира.

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

2.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Существующая транспортная система города Владимира требует всё большего развития транспортных связей, оптимизации и повышения их

эффективности и безопасности, обеспечения кратчайшей и прямой доступности объектов городской инфраструктуры, использования мобильных и экологичных транспортных средств на период до 2032 года. В современных условиях актуальна стратегия сбалансированного перехода от политики транспортного планирования, ориентированной на личный автотранспорт, в сторону создания городской среды, благоприятной для жителей, за счет всемерного поощрения пешеходного и велопешеходного движения и развития систем общественного транспорта.

В рамках создания эффективной системы организации дорожного движения в городе Владимире требуется достигнуть увеличения доли мобильности в городе посредством пешеходного и велосипедного движения за счет развития существующей инфраструктуры для активных способов передвижения населения. В связи с этими обстоятельствами в городе выделяются следующие основные направления совершенствования организации пешеходного движения:

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

2) Оборудование наземных, внеуличных пешеходных переходов, прежде всего через автодорогу М-7: пересечение а/д на Юрьев-Польский с М-7 «Волга»; пересечение Суздальского пр. с а/д М-7 «Волга»; 174 км по ул. Ноябрьской мкр. Юрьеvec; 182 км по ул. Лакина (Марьянка); 188 км, в районе ГУП «Тепличный». К настоящему времени построены надземные пешеходные переходы через а/д М-7 «Волга» в районе ул. Пригородной, ул. Везинской, ул. Павлика Морозова, в 2018 году планируется строительство надземных переходов по ул. Ноябрьской в мкр. Юрьеvec (в районе памятника погибшим воинам), в районе комбината «Тепличный», в перспективе до 2032 года – в районе ул. Горького, бульвара худ. Иванова, Суздальского проспекта. Строительство осуществлено за счет средств Федерального дорожного фонда.

3) Создание новых и развитие существующих пешеходных зон (полностью или частично бестранспортных). К настоящему времени обустроенной пешеходной зоной является улица Георгиевская. В 2017 году благоустроены общественные пространства на ул. Девическая, Дворянская, Большая Московская и др. Благоустройство пешеходных пространств осуществляется в рамках реализации муниципальной целевой программы «Формирование комфортной городской среды», рассчитанной до 2022 года (рисунок 5).

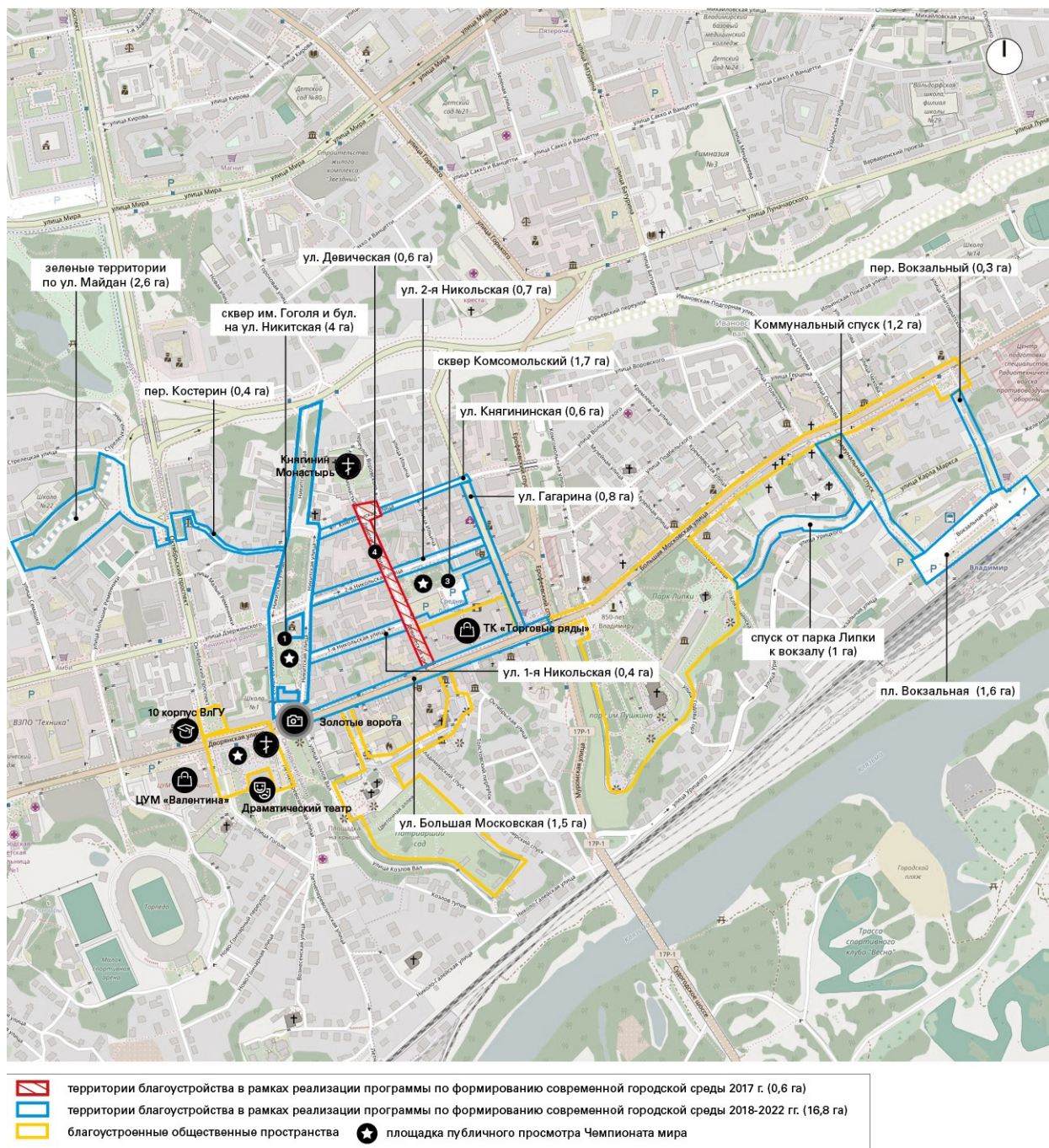


Рисунок 5 – Мероприятия по развитию пешеходной инфраструктуры в рамках реализации МЦП «Формирование комфортной городской среды»

4) Выделение и обустройство «жилых» и «школьных зон».

На расчетный срок актуально предусмотреть построение целостной общегородской системы велодвижения (системы взаимоувязанных веломаршрутов) и создание велотранспортной инфраструктуры в городе. К настоящему времени утверждён первый велосипедный маршрут, протяженностью 6,5 км. Велодорожка будет выделена на тротуарах дорожной разметкой и пройдёт по маршруту: ул. Красноармейская – пр-т Строителей – ул. Мира – Октябрьский проспект – пл. Ленина – ул. Горького – ул. Белоконской – пр-т Строителей – Пединститут – ул. Красноармейская. Реализован проект велодорожки по нечетной стороне Октябрьского проспекта.

Адресной инвестиционной программой города, утверждённой

решением Совета народных депутатов г. Владимира от 22.12.2016 № 370 «О бюджете города на 2017 год и плановый период 2018 и 2019 годов» предусмотрено выделение средств бюджета города на проведение проектных и строительно-монтажных работ в объёме 2984,0 тыс.руб. по объекту «Устройство велосипедных дорожек в городе Владимире (от Октябрьского проспекта до площади Фрунзе)».

Планируется оборудовать велосипедные дорожки общей протяженностью 6 километров по обеим сторонам Лыбедской магистрали. Двухсторонний велосипедный маршрут будет выстроен вдоль магистрали от Октябрьского проспекта до площади Фрунзе и обратно. Финансирование работ планируется с привлечением средств областного бюджета.

Проведён открытый конкурс на выполнение проектных работ на сумму 1607,26 тыс. руб.

В настоящее время оборудованы велосипедные дорожки в Центральном городском парке, в парке «Дружба».

В микрорайонах нового освоения согласно проектам планировки, вдоль улично-дорожной сети предусмотрены велодорожки:

- мкр. Пиганово (застройщик ООО ИСК «Строй-Капитал»);
- на территории строящейся группы жилых домов с западной стороны Юрьев-Польского шоссе (застройщик ООО «Инвест-Строй»);
- пос.Заклязьменский;
- жилком районе «Вышка».

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

В г. Владимире велопарковки в настоящее время оборудуются при объектах массового притяжения людей (торговых центрах, гипермаркетах, спортивных центрах и т.д.) за счёт средств правообладателей земельных участков данных объектов.

Развитие велотранспорта позволяет сократить заторы на улично-дорожной сети и ведет к значительно более эффективному использованию дорожного пространства. Велосипедное движение делает общественное пространство города в целом более благоприятным для жителей. Сочетание велосипедного движения в пределах города, пригородных зон, микрорайонов и основных объектов притяжения населения с общественным пассажирским транспортом является рациональным путём решения проблем транспортной мобильности населения.

Велотранспорт в городе Владимире может активно использоваться не менее 8 месяцев в году. Активная велосипедизация на период до 2032 года позволит решить ряд транспортных, социальных и экологических проблем города Владимир.

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

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

Основные магистральные радиальные направления УДС (пр. Ленина – ул. Дворянская – ул. Большая Московская – ул. Большая Нижегородская – ул. Добросельская, ул. Горького – Ерофеевский спуск – Судогодское шоссе) являются продолжением внешних автомобильных дорог. Основное полукольцевое направление – основное направление трассы М-7, сочетающее в себе функции пропуска как транзитного, так и городского автотранспорта.

Пропуск основных потоков грузового автотранспорта помимо автодороги М-7 осуществляется по внутригородской УДС (ул. Добросельская – ул. Большая Нижегородская – ул. Мира – Рокадная дорога – ул. Тракторная – пр. Строителей, ул. Верхняя Дуброва – пр. Ленина, Студеная гора – ул. Дзержинского, Октябрьский пр. – ул. Мира – ул. Горького).

На формирование системы грузовой логистики в городе оказывают влияние разнообразные факторы: наличие и направления транзитных грузопотоков, расположение и режим работы грузообразующих и грузопоглощающих пунктов, операторы, типы грузов, режим работы водителей, обязательства перевозчиков перед заказчиками и другие. Изучение этих параметров позволяет оптимизировать различные варианты грузоперевозок по наиболее оправданным маршрутам, продолжительности и времени доставки грузов. Стратегии, разработанные как результат этой деятельности, содержат в себе целый комплекс разнообразных мер. Среди наиболее перспективных в период до 2032 года для города Владимира выделяются следующие решения, касающиеся:

1. Разработки оптимальной системы запретов/ограничений и контроля движения грузового транспорта на УДС.

2. Рационализации и устройства организованных стоянок для грузовых автомобилей.

3. Строительства новых объездных дорог (глубокого Северного автомобильного обхода по землям Собинского, Суздальского, Камешковского районов) для организации эффективных маршрутов движения транзитного грузового автотранспорта. Наиболее актуально развитие схемы движения грузового транзитного транспорта по Восточному и Южному обходам. В связи с этим востребованы мероприятия по строительству Восточного обхода города Владимира с устройством мостового перехода через р.Клязьма, а также мероприятия по увеличению пропускной способности Южного обхода

от мкр.Юрьевец до развязки на г.Радужный.

4. Маршрутизации грузовых потоков и управления временем доставки грузов операторами перевозок.

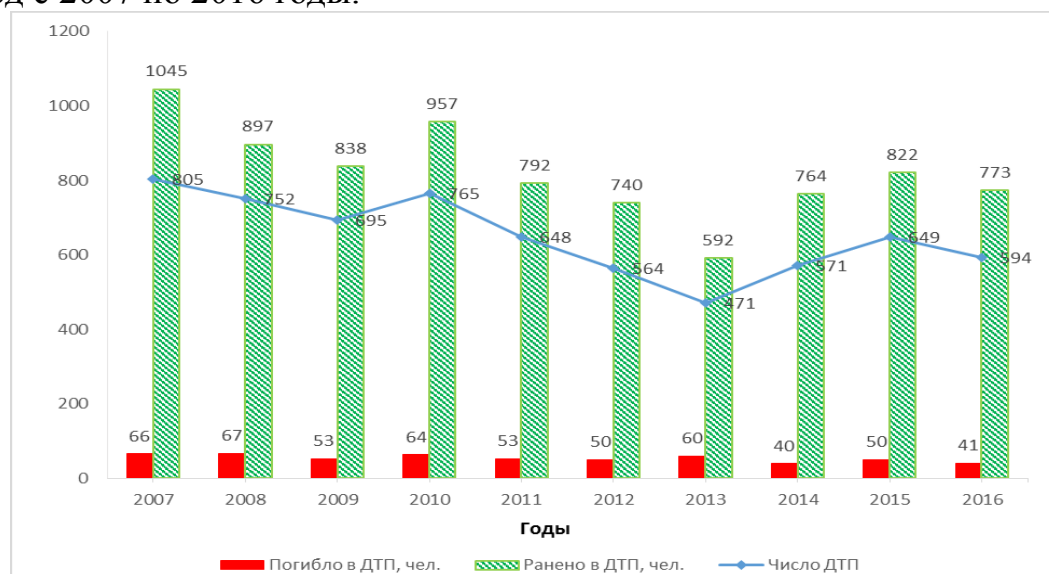
5. Создания центров консолидации грузов.

Необходимо упорядочение движения грузового автомобильного транспорта с организацией специализированных дорог и магистралей для пропуска грузовых потоков. Перспективные решения в данном направлении деятельности заложены в Генеральный план города Владимира. Планируемая сеть внешних автомобильных дорог решит задачу вывода транзитного грузового движения транспорта из города Владимира, обеспечит устойчивые транспортные связи как на территории города, так и с соседними муниципальными районами, обеспечит связь между наиболее загруженными направлениями.

Создание центров консолидации грузов целесообразно предусмотреть на базе действующих наиболее крупных промышленных предприятий города. Устройство стоянок для грузового автотранспорта на территории города Владимир целесообразно на пути транзитного движения грузовых автотранспортных средств.

2.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения

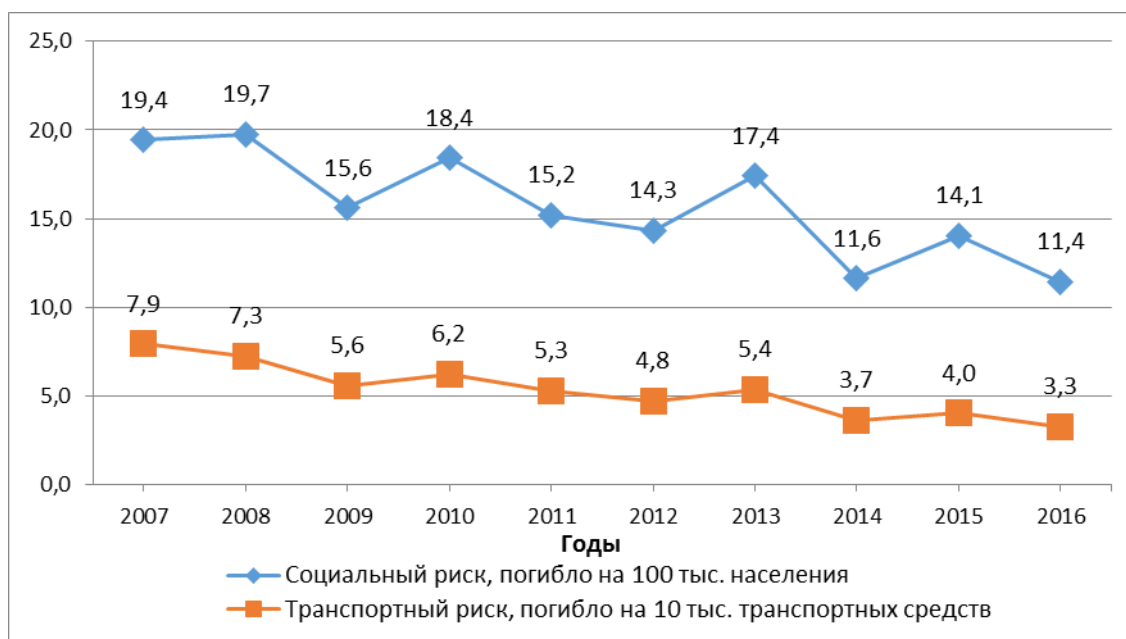
Основой для оценки степени обеспеченности безопасности дорожного движения на территории города Владимира послужили статистические данные по ДТП и тяжести их последствий. На рисунке 6 показана динамика изменения числа ДТП и демографический ущерб от дорожно-транспортной аварийности на территории города Владимир в абсолютных показателях, на рисунке 7 – динамика изменения социального и транспортного риска за период с 2007 по 2016 годы.



Источник: Данные ОГИБДД УМВД России по г. Владимиру и отдела транспорта и связи администрации города Владимира

Рисунок 6 – Динамика уровня дорожно-транспортной аварийности и тяжести ее последствий на территории города Владимир

Аналитическое исследование статистических данных показало, что ежегодно на территории города Владимира в результате ДТП в среднем погибает 50 человек и получают ранения 820 человек.



Источник: Данные ОГИБДД УМВД России по г. Владимиру и отдела транспорта и связи администрации города Владимира

Рисунок 7 – Динамика уровня транспортных и социальных рисков на территории города Владимир за период с 2007 по 2016 годы

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

На федеральном уровне принята и реализуется ФЦП «Повышение БДД в 2013–2020 годах», утвержденная Постановлением Правительства Российской Федерации от 03.10.2013 года № 864.

На региональном уровне принята и реализуется Государственная программа "Повышение БДД во Владимирской области в 2014 - 2020 годах", утвержденная Постановлением администрации Владимирской области от 20 февраля 2014 года № 148. При этом эффективность реализации федеральной и региональной целевой программы характеризуется степенью достижения следующих целевых показателей и индикаторов:

- количество погибших в ДТП;
- количество погибших в ДТП детей;
- социальный риск (число погибших в ДТП на 100 тыс. населения);

- транспортный риск (число лиц, погибших в ДТП на 10 тыс. транспортных средств).

На муниципальном уровне разработана и реализуется подпрограмма «Повышение БДД на территории города Владимира», которая включена в муниципальную программу "Дорожное хозяйство города Владимира", утвержденную Постановлением администрации города Владимира от 23.10.2015 № 3733.

Анализ данных по дорожно-транспортной аварийности и тяжести ее последствий на территории города Владимир свидетельствует о том, что, несмотря на проводимую целенаправленную работу, количество погибших в ДТП людей снижается относительно медленно и нестабильно. Устойчивой динамики снижения гибели людей в ДТП еще не удалось достигнуть. Локальные положительные тренды на протяжении 2–4 лет сменяются новой фазой роста смертности в диапазоне от 2 до 3 лет. При этом необходимо отметить наличие общей положительной динамики снижения рассматриваемых абсолютных показателей смертности к 2016 году. В связи с этим появились определенные предпосылки прогнозировать, что тенденция дальнейшего снижения смертности продолжится. Снижение численности погибших, социальных и транспортных рисков наблюдается на фоне стремительно растущего в городе и в стране в целом автомобильного парка (рисунок 4).

В первоочередном порядке требуют своего решения вопросы снижения уровня аварийности и тяжести последствий ДТП, осуществления мероприятий по повышению БДД на наиболее опасных участках дорог, включая ликвидацию очагов концентрации ДТП на дорожной сети муниципального образования город Владимир (таблица 6).

Таблица 6 – Распределение ДТП, погибших, раненых по улично-дорожной сети города в 2016 году по данным ОГИБДД УМВД России по г. Владимиру и отдела транспорта и связи администрации города Владимира

№ п/п	Наименование улицы, автомобильной дороги	ДТП	Погибло	Ранено
1	Шоссе Москва-Уфа - Иваново	87	12	99
2	Мира	31	1	32
3	Судогодское шоссе	28	1	45
4	пр-кт Ленина	26	1	32
5	Шоссе Москва-Уфа	25	9	51
6	Б.Нижегородская	23	0	41
7	В.Дуброва	21	0	26
8	Добросельская	21	2	23
9	пр-кт Строителей	20	0	22
10	Б.Московская	19	0	21
11	Суздальский пр-кт	19	0	20
12	Горького	18	1	22
13	Шоссе Москва-Уфа - Владимир	17	3	27

№ п/п	Наименование улицы, автомобильной дороги	ДТП	Погибло	Ранено
14	Комиссарова	13	1	17
15	Н.Дуброва	12	2	12
16	Усти на Лабе	11	1	11
17	Шоссе Москва-Уфа - Суздальский	11	0	24
18	Батурина	9	0	14
19	Чайковского	9	0	10
20	Безыменского	8	0	8
21	а/д Владимир - Мостострой	6	0	8
22	Дворянская	6	0	5
23	Куйбышева	6	0	8
24	П.Осипенко	6	0	6
25	Д.Левитана	5	0	7
26	Луначарского	5	0	6
27	мкр. Оргтруд	5	0	5
28	Балакирева	4	0	6
29	Гагарина	4	0	7
30	Добросельская - Суздальский пр-кт	4	0	5
31	Красноармейская	4	0	4
32	Октябрьский пр-кт	4	0	4
33	Суздальский пр-кт - Юбилейная	4	0	5
34	а/д Владимир - Ю.Польский	3	0	6
35	Асаткина	3	1	3
36	Белоконской	3	0	3
37	Дзержинского	3	0	4
38	Институтский городок	3	0	3
39	Мира - П.Осипенко	3	0	3
40	Никитская	3	0	3
41	пр-кт Строителей - Красноармейская	3	0	4
42	Растопчина	3	0	3
43	Студеная Гора	3	0	5
44	1 Подгорная	2	0	2
45	Благодравова	2	0	5
46	Вокзальная	2	1	1
47	Гастелло	2	0	3
48	Егорова	2	0	2
49	Зеленая	2	0	3
50	Княгининская	2	0	2
51	Лесной	2	0	3
52	Мира - Усти на Лабе	2	0	6
53	Михайловская	2	0	4
54	Михалькова	2	0	2
55	Московское шоссе	2	0	2
56	Муромская	2	2	2
57	Ноябрьская	2	0	2

№ п/п	Наименование улицы, автомобильной дороги	ДТП	Погибло	Ранено
58	Почаевский овраг	2	0	2
59	Разина	2	0	2
60	Энергетиков	2	1	1
61	1 Коллективный пр-зд	1	0	1
62	1 Линия	1	0	1
63	2 Никольская	1	0	1
64	2 Почаевский пр-зд	1	1	0
65	Береговая	1	0	1
66	Воровского	1	0	1
67	Герцена	1	0	1
68	Д.Левитана - Разина	1	0	1
69	Добросельская - Егорова	1	0	1
70	Завадского	1	0	1
71	Курская	1	0	1
72	Лакина	1	0	1
73	Лермонтова	1	0	1
74	Мещерская	1	0	1
75	Мира - Батурина	1	0	1
76	Мира - Горького	1	0	1
77	с. Спасское	1	1	0
78	д. Шепелево	1	0	1
79	Мопра	1	0	1
80	Октябрьская	1	0	2
81	Офицерская	1	0	1
82	Погодина	1	0	1
83	Пригородная	1	0	1
84	пр-кт Строителей - Белоконской	1	0	1
85	Пугачева	1	0	1
86	Рпенский пр-зд	1	0	1
87	пр-кт Строителей	1	0	1
88	Садовая	1	0	1
89	Сакко и Ванцетти	1	0	1
90	Студенческая	1	0	1
91	Тихонравова	1	0	1
92	Тракторная	1	0	2
93	Университетская	1	0	1
94	Фатьянова	1	0	1
95	Шоссе Москва-Уфа - Белякова	1	0	2
96	Шоссе Москва-Уфа - Горького	1	0	1
97	Шоссе Москва-Уфа - Добросельская	1	0	1
98	Электrozаводская	1	0	1

Примечание:

- совершено от 10 до 15 ДТП с пострадавшими;
- совершено от 5 до 10 ДТП с пострадавшими;
- совершено от 1 до 5 ДТП с пострадавшими;

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

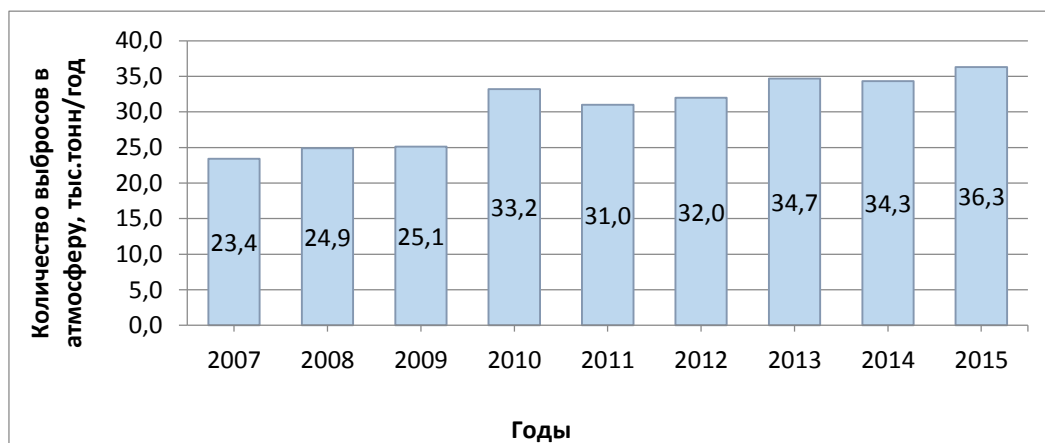
Основным направлением работы по развитию дорожно-транспортной инфраструктуры, способным улучшить ситуацию с аварийностью в г. Владимире является ликвидация очагов аварийности за счет:

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

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

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

Транспортный комплекс является источником загрязнения окружающей среды в г. Владимире. В связи с увеличением количества зарегистрированных автомобилей всех типов наблюдается увеличение выбросов загрязняющих веществ от передвижных источников загрязнения (рисунок 8).



Источник: Данные Департамента природопользования и охраны окружающей среды Владимирской области

Рисунок 8 – Динамика изменения количества выбросов в атмосферу от автотранспорта, тыс. тонн в год за период с 2007 по 2015 годы

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

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, развитие инфраструктуры для общественного транспорта и немоторизированных способов передвижения населения.

В городе Владимире эксплуатируются автобусы, работающие на газомоторном топливе (выбросы вредных веществ в 5 раз меньше, чем у дизельных).

Важным средством борьбы с перегрузками УДС и связанными с этим повышенными выбросами в атмосферу вредных веществ из-за движения автотранспорта на неэкономичных режимах является развитие сети улиц и дорог, обеспечение качественного маршрутного ориентирования и информационного обеспечения дорожного движения в городе.

Информационно-транспортные системы, работающие в составе Центров организации движения предоставляющие информацию населению о возможных вариантах перемещения по городу, становятся одним из основных компонентов системы управления дорожным движением. Используемые транспортные информационные системы помогают сократить количество заторов, оптимизируя процесс использования УДС, и могут улучшить качество предоставляемых транспортных услуг для своих пользователей с точки зрения полноты, объективности и надежности информации. Низкая стоимость и простые требования к инфраструктуре позволяют довольно просто и быстро внедрять такие проектные решения. Преимущества грамотно спроектированных информационных систем превращают их в равную альтернативу традиционным решениям развития инфраструктуры в условиях ограниченного пространства и высокой стоимости схем.

2.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры

Изменения в сторону стремительной автомобилизации населения приводят к обострению проблем задержек и заторов, загрязнения

окружающей среды, отчуждения городских территорий и многих других, что приводит к ухудшению качества жизни местного населения в городе Владимире.

Стратегические инвестиционные проекты в сфере транспорта для Владимира:

1. Строительство новых мостовых переходов через р. Клязьма, связывающих основную часть Владимира с правобережной частью (на Восточном автомобильном обходе и в районе «Владэнерго»).

2. Строительство новых автомобильных дорог и развязок: северная магистраль от ул. Комиссарова до ул. Гастелло; магистраль общегородского значения от ул. Мира в Восточный район города (Рпенский проезд); Восточный и Северный обходы города.

3. Строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали (проект ВСМ-2).

4. Развитие парковочного пространства (строительство многоуровневых стоянок и перехватывающих парковок).

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

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

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

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования город Владимир разработана в соответствии с целями и проектными решениями, заложенными в Генеральном плане города Владимира на расчетный срок до 2032 года (первая очередь до 2020 года).

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

Применение программно-целевого подхода, выраженного в разработке и реализации Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования город Владимир на 2018-2032 годы, способствует эффективному определению, приоритизации и поэтапной реализации перечня мероприятий (инвестиционных проектов) по

проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в городе на расчетный срок.

В рамках выработки и совершенствования программных мероприятий по перспективному развитию транспортной инфраструктуры на местном уровне целесообразно разработать Комплексную схему организации дорожного движения города Владимир в соответствии с Приказом Министерства транспорта РФ от 17 марта 2015 г. № 43 "Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения", а также реализовать научно-исследовательские и проектные работы по оптимизации маршрутной сети общественного пассажирского транспорта в городе, что позволит наиболее эффективно уточнить и скорректировать перечень программных мероприятий по комплексному развитию транспортной инфраструктуры в городе Владимире на 2018-2032 годы.

2.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Финансирование дорожного хозяйства в г. Владимире за счет средств городского бюджета осуществляется в пределах установленных лимитов бюджетных обязательств на текущий финансовый год в соответствии с порядком, утверждаемым постановлением главы администрации города. Наряду с этим финансирование дорожного хозяйства осуществлялось в порядке, утвержденном постановлением Губернатора области от 24.01.2012 № 46 «Об утверждении порядка предоставления государственному бюджетному учреждению Владимирской области «Управление автомобильных дорог администрации Владимирской области» средств из дорожного фонда Владимирской области».

В 2016 году завершен капитальный ремонт путепровода по ул. Верхняя Дуброва на сумму 76,6 млн. руб. (54,88 п.м.), реконструкция путепровода по Октябрьскому проспекту (160,2 млн. руб.).

Осуществляется строительство Лыбедской магистрали (стоимость проекта - 1,9 млрд руб., всего освоено 1,3 млрд руб., в т.ч. в 2016 г. - 347,3 млн руб.). В августе 2016 г. открыто движение по новому участку Лыбедской магистрали протяженностью 1,1 км. Завершающий участок Лыбедской магистрали от Ерофеевского спуска до площади Фрунзе сдан в сентябре 2017 года. За счет средств муниципального дорожного фонда проведены работы по ремонту на автомобильных дорогах общего пользования местного значения, включая тротуары, а также выполнен ремонт 81 дворовой территории многоквартирных домов на сумму 361,1 млн руб. общей площадью 476 тыс. кв. м или 51,5 км (из них за счет субсидий из областного бюджета в размере 281,8 млн. руб. отремонтировано 391,4 тыс. кв. м). Выполнены работы:

По ремонту дорог: ул.Мира, ул.Летне-Перевозинская, ул.В.Дуброва (разворотное кольцо), ул.Батурина, Октябрьский пр-т, ул.Златовратского, ул.Гастелло, ул.Юбилейная, ул.Куйбышева (от д.26 по ул.Безыменского до д.25 по Суздальскому пр-ту), Суздальский пр-т, ул.Растопчина, ул.Дзержинского, 10 пр-т Строителей, ул.Б. Нижегородская (от д.81 до д.91),

ул.Б.Московская (от д.1-а по ул.Б.Московская до ул.Гагарина), ул.Батурина (в районе д.28-а), ул.Дзержинского, ул.Пушкарская, пр-т Строителей (внутриквартальный проезд), ул.Балакирева, ул.Белоконской, ул.Никитина, ул.Дворянская, пр-т Ленина; Судогодское шоссе, «Лемешки-Оргтруд»и др.;

По ремонту тротуаров: ул.Горького, ул.Красноармейская, Суздальский пр-т, Институтский городок, ул.Растопчина, ул.Комиссарова (между д.27 и 33-а), ул.Добросельская (в районе д.2-в и 4), ул.Пушкарская, Стрелецкий городок, ул.Мира, ул.Княгининская, ул.Чапаева (в районе д.5), пр-т Строителей (от д. 6 до д.10; от д.13 до д.19), ул.Балакирева (от д.19 до д.54), ул.Никитская, ул.Молодежная, в мкр.Оргтруд по ул.Октябрьская (от д.2 до д.10), по ул.Растопчина (от д.5 до д.37 и в районе д.31-а, д.33), ул. Гагарина, ул.Урицкого, ул.850-летия, ул.Гастелло, Промышленный пр-зд и др.;

По обустройству пешеходных переходов: ул.Балакирева, в районе СОШ № 11; ул.Красноармейская, в районе СОШ № 16; ул.П.Осипенко, в районе СОШ № 33 и др.

Освещенность дорог увеличилась на 10-20% в результате реализации энергосервисного контракта по модернизации наружного освещения в городе Владимире с российской компанией «Световые Технологии ЭСКО», заключенного на 9 лет. Экономия бюджетных средств за 9 лет по контракту составит 58,0% или 226,4 млн. руб., экономия электроэнергии в натуральных показателях - 45,5 млн.кВт/ч. Инвестор установил 14147 энергосберегающих светодиодных светильников и 224 прибора учета потребления электрической энергии. Дополнительно на безвозмездной основе в рамках проекта ПРООН в декабре 2016 года установлено 500 светодиодных светильников. Кроме этого, светодиодными светильниками на безвозмездной основе оборудованы здания 4-х школ (№№ 1, 7, 19 и 40) на сумму 18,2 млн. руб. Это позволит вышеуказанным учреждениям экономить до 40% энергозатрат.

Адресной инвестиционной программой города, утверждённой решением Совета народных депутатов г. Владимира от 22.12.2016 № 370 «О бюджете города на 2017 год и плановый период 2018 и 2019 годов» предусмотрено выделение средств бюджета города на проведение проектных и строительно-монтажных работ в объёме 2984,0 тыс. руб. по объекту «Устройство велосипедных дорожек в городе Владимире (от Октябрьского проспекта до площади Фрунзе)». Реализуется также ряд других муниципальных программ, непосредственно касающихся развития объектов транспортной инфраструктуры г. Владимира.

Инвестирование в мегапроект ВСМ-2 предусматривается с использованием средств госбюджета, Фонда национального благосостояния, Пенсионного фонда РФ, средств частных инвесторов и привлечённых кредитов.

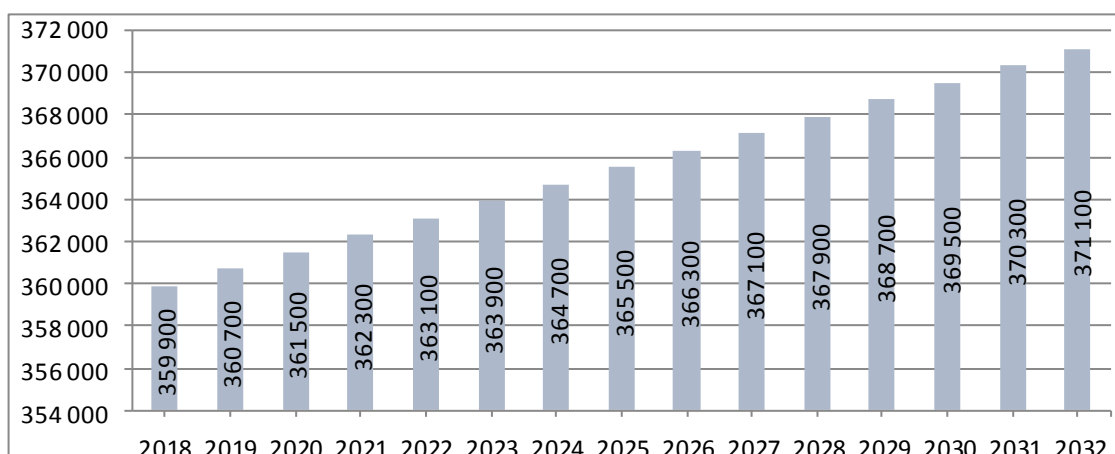
Основная проблема, существующая при организации деятельности по развитию транспортной инфраструктуры в г. Владимире, - это ограниченность финансовых ресурсов и поэтому транспортная система города недофинансирована. При этом результативность деятельности по развитию транспортной инфраструктуры во многом зависит от полноты и

своевременности финансирования запланированных программных мероприятий, межведомственной и межтерриториальной координации действий в данной сфере. В связи с этим необходимо продолжить практику, которая предусматривает, что развитие транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования город Владимир осуществляется на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных с учетом уже принятых правовых актов и предусмотреть принцип бюджетирования, ориентированный на результат, в том числе с привлечением внебюджетных средств (инвестор, ГЧП и др.).

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

3.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития города Владимир

Прогнозные значения среднегодовой численности населения города Владимир на 2018-2032 годы представлены на рисунке 9.



Источник: по данным Управления экономики, инвестиций, развития предпринимательства, потребительского рынка и услуг администрации г. Владимира

Рисунок 9 – Прогнозируемые данные изменения среднегодовой численности населения в городе Владимире в 2018-2032 гг.

Согласно прогнозу демографического развития, численность населения в г. Владимире к 2032 году достигнет 371,1 тыс. человек. Наряду с прогнозируемым ростом численности населения планируемое Генеральным планом и муниципальными программами города благоустройство и реорганизация старых промышленных зон, ремонт и модернизация городских территорий и инфраструктуры, создание новых мест приложения труда в различных сферах экономики, в том числе, в научной сфере, научно-производственном комплексе, образовании, транспорте, логистике,

обслуживании требует создания современной транспортной инфраструктуры для удовлетворения потребностей в передвижениях населения различного целевого назначения.

В соответствии со «Стратегией развития города Владимира на период 2012-2027 гг.» основу экономического развития города Владимира в долгосрочной перспективе составят следующие виды деятельности:

- традиционные производства (химическое производство, двигателестроение, производство электрических двигателей, приборостроение);

- производства, ориентированные на новую экономику (высокие технологии, инновации, энергоэффективность, информационные и биотехнологии, производство высокотехнологического медицинского оборудования);

- обеспечивающие производство товаров и услуг с высокой добавленной стоимостью, а также создание высококвалифицированных рабочих мест;

- ориентированные на экспорт конкурентных товаров и услуг на внешние потребительские рынки;

- производство товаров народного потребления (продуктов питания, товаров длительного использования), поставляемых на внутренний и внешний потребительские рынки;

- научно-исследовательская и проектная деятельность, туризм;

- развитие профессионального и высшего технического образования;

- предоставление услуг, направленных на улучшение здоровья и продолжительности жизни горожан;

- иная деятельность, направленная на формирование на территории города производственных кластеров.

Выгодное транспортное положение города Владимира позволяет создать транспортно-логистический комплекс регионального уровня, выполняющий функции регионального распределительного центра.

Жилищное строительство в г. Владимире ведется при наличии разработанной градостроительной документации и соответствующих целевых программ. В области градостроительства реализуются 7 программ направленных на улучшение жилищных условий населения города. Завершается комплексная застройка микрорайона 8-ЮЗ. Продолжается комплексная застройка квартала 7 мкр. Юрьеvec, мкр. Пиганово, жилого района Сновицы-Веризино.

Общая площадь жилищного фонда муниципального образования г. Владимир по состоянию на 01.01.2017 составила 8 968,5 тыс. кв. м. Информация по масштабам строительства нового жилья на территории муниципального образования город Владимир за период 2010-2016 гг. представлена в таблице 7.

Таблица 7 - Сведения по вводу нового жилья на территории муниципального образования город Владимир за период 2010-2016 гг.

Показатели	Ед. измерения	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Введено в действие жилых домов	квадратный метр общей площади	190262	117455	190105	200070	229262	212937	219390
Введено в действие индивидуальных жилых домов	квадратный метр общей площади	23701	15806	57227	25463	45585	43114	20396

Источник: Данные территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Владимирской области (<http://www.gks.ru>).

Общая площадь жилых помещений, приходящихся в среднем на одного жителя, в 2016 г. составила 25,0 кв. м, к 2019 г. и планируется достичь 26,1 кв. м. на одного жителя. Планируемый объем ввода жилья на 2017 г. - 180,0 тыс. кв. м, на 2018 г. - 185,0 тыс. кв. м, на 2019 г. - 186,0 тыс. кв. м.

Проектными предложениями, заложенными в Генплан города предусматривается активное развитие северо-западного сектора г. Владимира. Прогнозируется, что в пределах сложившейся застройки можно разместить примерно половину объемов нового жилищного строительства, необходимого на первую очередь в пределах следующих планировочных районов: Центральный, Залыбедский, Тракторозаводской, Северо-Западный, Юго-Западный, Восточный, Коммунар (микрорайон).

Аэропорт «Семязино» в перспективе будет выведен из города ввиду близости застройки, отсутствия современной инфраструктуры. В Схеме территориального планирования Владимирской области даны варианты размещения нового современного авиакомплекса. В этом случае, город Владимир получает благоприятную площадку для городского строительства (вблизи исторического центра, имеющиеся транспортные связи, удобный рельеф).

Предусматривается дальнейшее развитие города на северо-запад с формированием нового планировочного жилого района Мосино – Спасское – Оборино – Немцово, преимущественно малоэтажной застройки. По существу, формируется новый планировочный район, состоящий из жилых образований различного типа, разделенных территориями природного ландшафта.

В южной «заречной» части муниципального образования предусматривается продолжение формирования рекреационно-селитебного района города с развитыми природоохранными функциями. Продолжая формирование линейной исторической системы расселения вдоль берегов р. Клязьма, планируется достаточно активное малоэтажное и индивидуальное строительство в жилом районе Лунево – Сельцо – Ширманиха.

Важным планировочным и транспортным элементом южной части муниципального образования является трасса южного автомобильного

обхода территории городского округа. Севернее автомобильной дороги формируется новый малоэтажный жилой район Кусуново – Уварово – Бухолово, южнее магистрали – Шепелево – Вилки – Злобино – Аббакумово.

В связи с планируемым строительством высокоскоростной железной дороги и вокзального комплекса ВСМ в районе с. Суходол Суздальского района предусматривается возможность перспективного градостроительного развития (за пределами расчетного срока) города в северном направлении (в направлении планируемого вокзального комплекса ВСМ).

Новые площадки для промышленного освоения предусмотрены в юго-западной части города (в районе существующей промзоны), в районе населенных пунктов Злобино, Вилки, Шепелево и в районе микрорайона Оргтруд.

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

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

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

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

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

Росту перспективного пассажирооборота способствуют также применяемые меры государственной поддержки транспортного сектора, направленные на повышение ценовой доступности транспортных услуг для населения (субсидирование специальных тарифов на перевозку пассажиров общественным транспортом, сезонные скидки на билеты в дальнем следовании на железнодорожном транспорте и т.п.). При этом следует отметить принципиальные изменения в транспортном поведении населения г. Владимира в последние годы, где имеет место тенденция к увеличению замещения массового общественного транспорта передвижениями на личных автомобилях при ежедневных поездках. Это свидетельствует об острой

необходимости развития инфраструктуры общественного транспорта и повышения ее комфорта, привлекательности для пассажиров.

Объем пассажирских перевозок всеми видами транспорта определен из расчета ожидаемой транспортной подвижности населения (таблица 8):

- по общественному транспорту – пропорционально росту численности населения (коэффициент 1,02), увеличению территории застройки (коэффициент 1,2) и плотности магистральной УДС (коэффициент 1,2). Соответственно, коэффициент роста транспортной подвижности составит 1,5;

- по легковому (в т.ч. индивидуальному) транспорту – исходя из сложившегося соотношения объемов перевозок легковым и общественным транспортом (20 % от суммарного объема перевозок).

Таблица 8 - Распределение ожидаемого годового объема пассажирских перевозок

Вид транспорта	Транспортная подвижность населения, поездок в год на 1 человека	Годовой объем пассажироперевозок	
		абс., млн. пасс.	%
Автобус	195	69,4	49
Троллейбус	125	44,5	31
Легковой транспорт	80	28,5	20
ИТОГО	400	142,4	100

По оценкам, заложенным в Генеральном плане города, ожидается, что транспортная подвижность населения на автобусах возрастет с 140 до 195 поездок в год на 1 жителя, на троллейбусах - с 75 до 125 поездок в год на 1 человека.

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

3.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Приоритетное развитие транспортного комплекса города Владимира – реконструкция и новое строительство транспортной инфраструктуры всех видов транспорта.

Развитие инфраструктуры внешнего транспорта является одним из наиболее актуальных стратегических направлений, позволяющих реализовать потенциал транспортно-географического положения города, обеспечить экономический рост и спрос на транспортные перевозки, расширить интеграционные связи Владимира с другими населенными пунктами области,

соседними регионами, способствовать усилению туристической доступности города как одной из жемчужин в системе «Золотого кольца» России.

Развитие транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта планируется за счет сооружения пассажирской промежуточной станции – Владимир ВСМ в районе с. Суходол, в том числе вокзал (вместимость – 400 мест) и путевого хозяйства ВСМ.

По части автомобильного транспорта прогнозируется развитие УДС и системы общественного транспорта.

В соответствии с проектом генплана города на расчетный срок прогнозируется, что протяженность магистральных улиц и дорог возрастет до 276 км (в том числе общегородского значения – 164 км). Плотность магистральной сети на застроенных территориях составит 2,1 км/кв. км. Кроме того, планируется увеличение протяженности городских улиц и дорог с автобусным движением до 170,0 км, с троллейбусным – до 50,0 км, увеличение количества автобусов в инвентаре до 400 ед.

Плотность сети линий общественного транспорта на застроенных территориях составит 1,6 км/кв. км.

3.4 Прогноз развития дорожной сети

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

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

Развитие УДС г. Владимира будет осуществляться в рамках организации удобных транспортных связей жилых территорий с местами приложения труда и центрами культурно-бытового обслуживания с учетом наиболее востребованных транспортных корреспонденций и направлений грузо- и пассажиропотоков, а также обеспечения пешеходной доступности объектов притяжения. Прогнозируемые данные по развитию сети дорог приведены в таблице 9.

Схема планируемого размещения местных автодорог общего пользования на территории муниципального образования г. Владимир в соответствии с решениями, заложенными в Генеральный план города, представлена на рисунке 10.

Таблица 9 - Прогноз развития сети дорог на расчетный срок по проекту Генерального плана города Владимира

Наименование показателя	Единица измерения	Первая очередь 2020 г	Расчетный срок 2032 г.
Протяженность магистральной улично-дорожной сети В том числе:	км	233	276
магистральных улиц общегородского значения	км	140	164
магистральных улиц районного значения		93	112
Плотность магистральной сети на застроенных территориях	км/кв. км	2,0	2,1

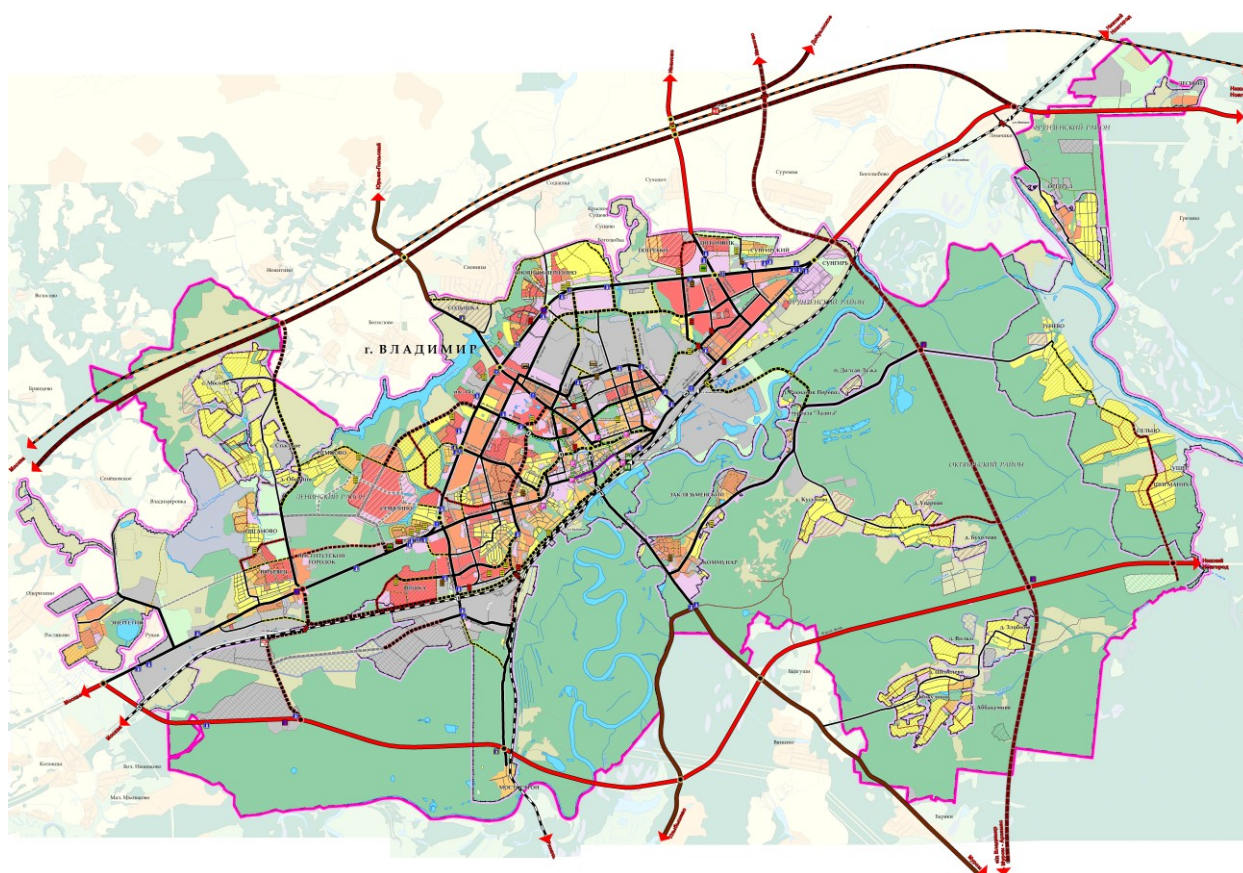


Рисунок 10 – Схема планируемого размещения местных автодорог общего пользования на территории муниципального образования г. Владимира

3.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

Для прогнозирования уровня автомобилизации в г. Владимире использованы ретроспективные значения количества зарегистрированного транспорта всех типов с 2007 по 2016 годы и определена трендовая прогнозная (регрессионная) модель, с помощью которой можно дать прогноз с высокой точностью максимальной глубиной не более 10 лет. Решение задачи сведено к определению правильного положения линии регрессии,

характеризующей тенденцию прошлого и настоящего и экстраполяции ее в будущее (при условии сохранения этой тенденции в будущем).

На рисунке 11 график изменения динамики количества автотранспортных средств по годам (с 2007 по 2016 годы) свидетельствует о том, что наиболее подходящей регрессионной зависимостью, наилучшим образом описывающей сложившуюся тенденцию является линейная зависимость, что подтверждается сильной степенью связи (коэффициент корреляции равен 0,97 и является значимым по статистике Стьюдента).

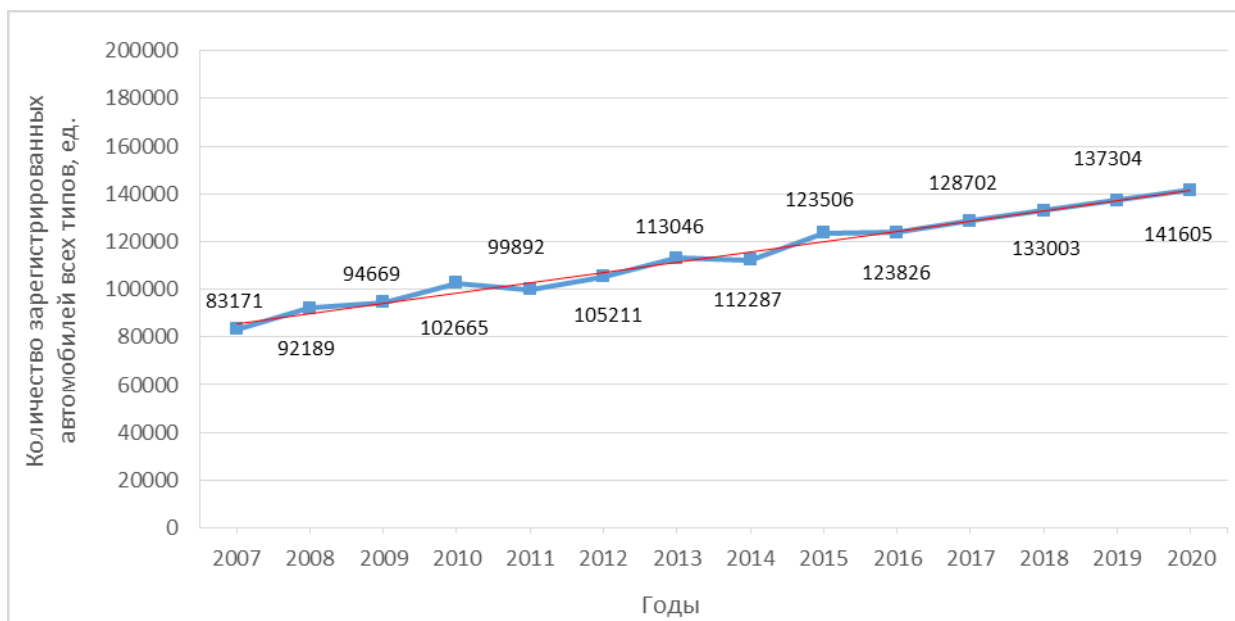


Рисунок 11 – Прогноз изменения количества автотранспортных средств в г. Владимире до 2020 года с помощью трендовой регрессионной модели

Наблюдаемый средний ежегодный прирост количества автотранспортных средств на 4,6 % позволяет прогнозировать к 2032 году увеличение автомобильного парка в г. Владимир до 197 606 транспортных единиц и соответственно прогнозный уровень автомобилизации населения на расчетный срок составит 533 автомобиля на 1000 жителей.

Рост уровня автомобилизации в городе Владимире сопровождается увеличением интенсивности движения автотранспортных средств, и как следствие, ведет к повышению уровня загрузки движением УДС.

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

3.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Наличие общей тенденции к снижению количества ДТП и числа погибших, социальных и транспортных рисков за период с 2007 по 2016 годы

дает основания полагать о том, что данная позитивная тенденция продолжится на ближайшую перспективу (до 2020 года) при сохранении существующей системы мер обеспечения безопасности дорожного движения и условий дорожного движения (рисунки 12 и 13).

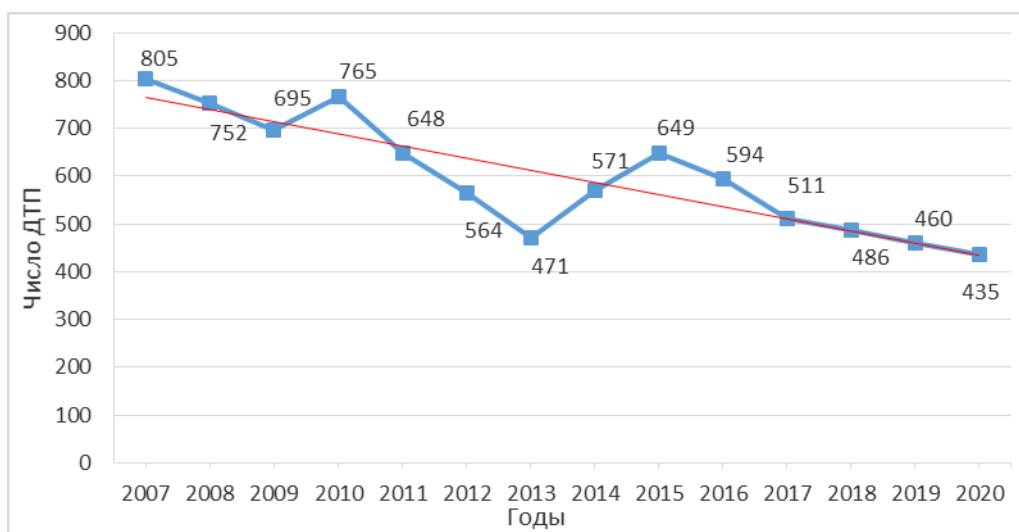


Рисунок 12 – Прогноз количества ДТП в г. Владимире до 2020 года с помощью трендовой регрессионной модели

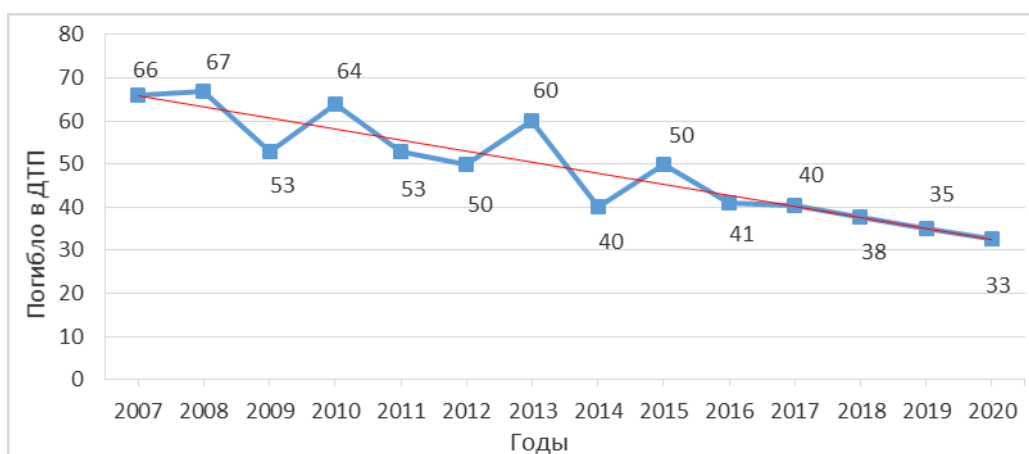


Рисунок 13 – Прогноз количества погибших в ДТП в г. Владимире до 2020 года с помощью трендовой регрессионной модели

Однако количественные данные по числу ДТП и погибших в них людей за период с 2007 по 2016 годы свидетельствуют о том, что рассматриваемые тенденции не являются устойчивыми от года к году и возможен рост показателей аварийности и тяжести ее последствий при отсутствии упреждающих мер по содержанию и развитию транспортной инфраструктуры.

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

Прогнозирование количества выбросов в атмосферу от автомобильного

транспорта, являющегося основным из всех видов транспорта источником загрязнения, показало, что негативное воздействие на окружающую среду и здоровье населения будет возрастать (рисунок 14).

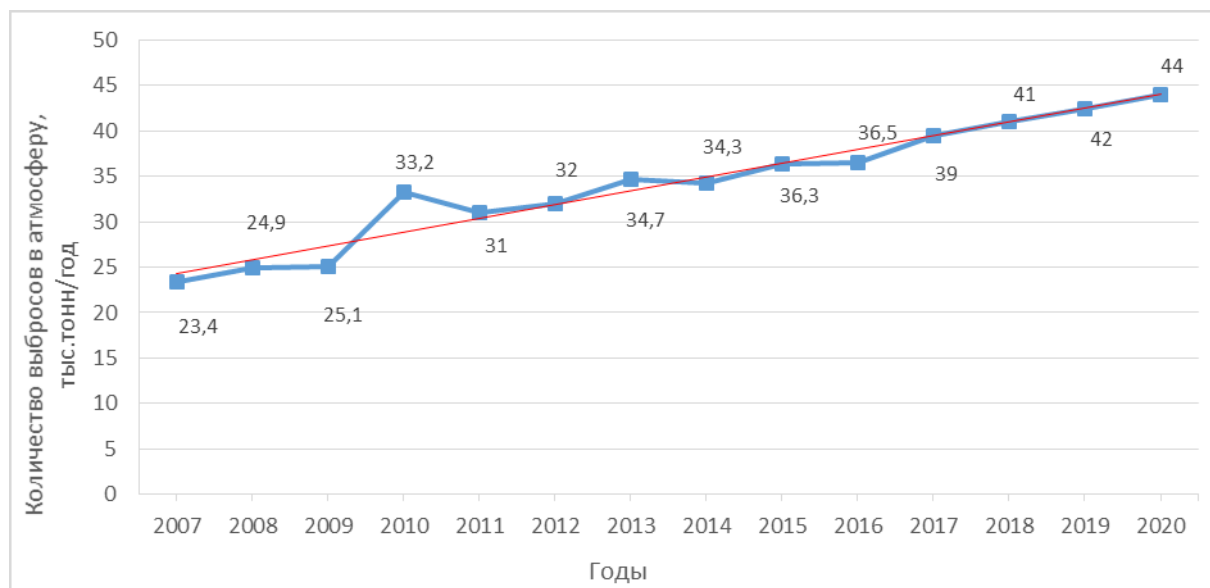


Рисунок 14 – Прогноз количества выбросов в атмосферу в г. Владимире до 2020 года с помощью трендовой регрессионной модели

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

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

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

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

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

масштабами инвестиций и принципиальными стратегическими установками.

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

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

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

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

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

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

Основные мероприятия в части развития инфраструктуры внешнего транспорта направлены на усиление роли города как крупного транспортного узла и предусматривается:

Железнодорожный транспорт и инфраструктура

Стратегией развития железнодорожного транспорта России на период до

2030 г., «Программой организации скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения в Российской Федерации на 2015-2030 гг.» планируется организация скоростного железнодорожного сообщения по направлению Москва –Владимир –Нижний Новгород – Казань (рисунок 15, таблица 10).

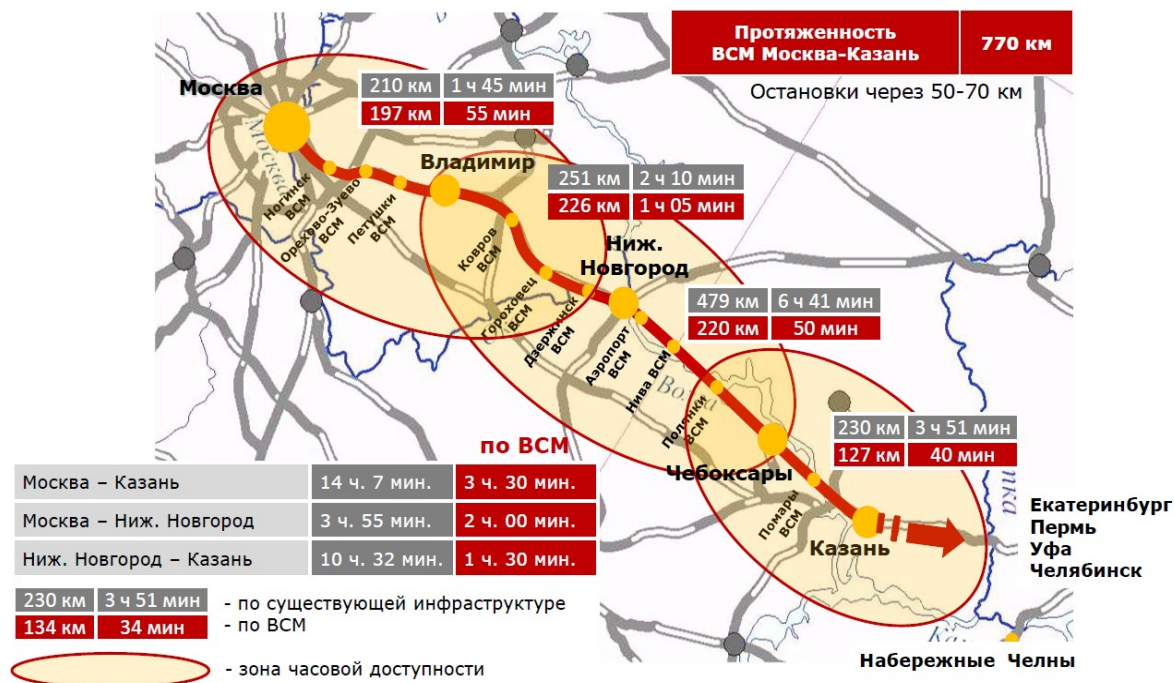


Рисунок 15 – Проект ВСМ-2 Москва-Владимир-Нижний Новгород-Казань

Таблица 10 – Структура и объемы капитальных вложений в Проект ВСМ-2 Москва-Владимир-Нижний Новгород, млрд. руб.

Объекты	«Москва – Владимир» (участок 1)	«Владимир – Нижний Новгород» (участок 2)
Верхнее и нижнее строение пути	191,1	226,9
Инженерные сети	18,8	18,3
Связь	48,3	-
Автодороги	13,1	15,4
Вокзалы	37,0	-
Депо	25,7	-
Подвижной состав	-	-
Итого	334,0	260,6

Источник: Данные независимой аудиторской компании PwC и ФАУ «Главгосэкспертиза России»

Выбор оптимального варианта прокладки трассы производится специализированными организациями. В настоящее время в качестве основного выбран северный вариант трассы. Севернее с. Суходол Суздальского района предусматривается сооружение пассажирской промежуточной станции – Владимир ВСМ, общий строительный объем всей

инфраструктуры станции (59594 куб. м, в том числе вокзал 35960 куб. м, вместимость – 400 мест).

Формирование глубокого обхода Московского железнодорожного узла по направлению Торжок – Сонково – Ярославль – Владимир – Рыбное – Узуново – Плеханово – Калуга – Вязьма (предусмотрено «Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года» и «Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года»).

Автомобильный транспорт и инфраструктура

На расчетный срок планируется совершенствование и развитие автодорожной сети, которая исключит транзитное движение по городской скоростной магистрали М-7 «Волга» и предусматривается модернизация системы внешних автомобильных связей федерального, регионального и местного значения, а именно:

- строительство глубокого северного обхода по направлению а/д М-7 «Волга» Москва – Владимир – Нижний Новгород – Казань – Уфа. В основном трасса обхода пройдет по территории Суздальского района (предусмотрено «Схемой территориального планирования Владимирской области»). Выбор оптимального варианта прокладки трассы производится на последующих стадиях проектирования;

- реконструкция автомобильной дороги М-7 «Волга» Москва – Владимир – Нижний Новгород – Казань – Уфа по нормативам I-б категории;

- реконструкция существующего южного обхода города с возможной организацией по его направлению скоростной платной автодороги в рамках международного транспортного коридора Москва – Нижний Новгород (предусмотрено Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)» и «Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года»);

- строительство Восточного обхода, соединяющего а/д подъезд к Иваново и Владимир – Муром – Арзамас в рамках организации федеральных дорог, обеспечивающих разгрузку Московского транспортного узла (Калуга – Тверь – Владимир – Рязань – Тула) (предусмотрено «Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года» и «Схемой территориального планирования Владимирской области»). Выбор оптимального варианта прокладки трассы производится на последующих стадиях проектирования. Потребуется реконструкция автомобильной дороги Владимир – Муром – Арзамас;

- строительство транспортных развязок в разных уровнях на пересечениях северного и восточного обхода между собой, с внешними автомобильными дорогами и магистральной улично-дорожной сетью города;

- реконструкция участков автомобильной дороги Владимир – Юрьев-Польский – Переславль Залесский (предусмотрено «Схемой территориального планирования Владимирской области»);

- создание в районе железнодорожной станции Юрьевец крупной логистической зоны, обеспечивающей комплексную работу транспортного

узла;

- развитие автомобильных дорог местного значения для создания устойчивого транспортного сообщения с населенными пунктами муниципального образования – деревнями Вилки, Злобино, Аббакумово, (в основном эти дороги будут включены в систему улично-дорожной сети округа);

- строительство транспортных развязок в разных уровнях на пересечении автомобильных дорог регионального значения с магистральной улично-дорожной сетью города (в том числе транспортной развязки на пересечении автомобильной дороги Владимир – Юрьев-Польский – Переславль-Залесский и М-7);

- организация двух новых автостанций на основных вылетных направлениях: в юго-западной части города (мкр. Семязино), предназначенной для междугородного и пригородного сообщения в направлении Москвы; в северо-восточной части (мкр. Питомник) – для маршрутов, направленных в сторону Нижнего Новгорода и Суздаля. Направление на Муром планируется обслуживать существующим автовокзалом, расположенным на Привокзальной площади.

Для обеспечения транспортной доступности городских территорий и повышения качества транспортного обслуживания населения предусматривается сохранение и развитие существующих основных видов общественного транспорта – автобуса и троллейбуса. Предусматривается организация подвозочных маршрутов общественного транспорта к новой станции ВСМ (в районе с. Суходол) и другие изменения в маршрутной сети общественного транспорта по результатам ее оптимизации в рамках выполнения специализированных научно-исследовательских и проектных работ.

На расчетный срок протяженность городских улиц и дорог с автобусным сообщением возрастет с 115,0 до 170,0 км. Плотность сети линий общественного транспорта на застроенных территориях – 1,6 км/кв. км, что соответствует действующим нормативам.

Воздушный транспорт и инфраструктура

Вынос существующего аэродрома г. Владимира в район с. Добрынское (Суздальский район), где намечается строительство нового аэропортового комплекса гражданской авиации на территории существующего аэродрома министерства обороны предусмотрено ФЦП «Модернизация единой системы организации воздушного движения Российской Федерации». Существующий аэродром Семязино располагается в непосредственной близости к существующей застройке и ограничивает дальнейшее территориальное развитие города в северо-западном направлении.

Транспортно-пересадочные узлы

Создание ТПУ для перераспределения пассажиропотоков между автомобильным и железнодорожным транспортом планируется в районе железнодорожной станции Владимир. ТПУ будет включать в себя здание вокзала, служебные здания, автостоянки, автобусные остановки, объекты

торговых, деловых и других функций.

Улично-дорожная сеть

Для развития исторически сложившейся радиально-полукольцевой структуры УДС предусматривается:

1. Дальнейшее развитие существующих и формирование новых полукольцевых и кольцевых направлений:

- центральное (Лыбедская магистраль) направление, ответвляющееся на юго-западе от пр. Ленина и идущее вдоль р. Лыбедь на северо-восток до ул. Большая Нижегородская. Данная магистраль призвана разгрузить территорию, где расположены наиболее ценные объекты историко-культурного наследия.

- срединное направление: ул. Мира – Рокадная дорога – ул. Юрьевская – ул. Студенческая – Стрелецкий пер. – Новоямской пер. – ул. Диктора Левитана с выходом на ул. Тумскую и дорогу на мкр. Мостострой. Магистраль предназначена для обеспечения тесной взаимосвязи планировочных районов города, как между собой, так и с восточной, северной и южной промышленными зонами.

- периферийное, включающее существующую трассу М-7 и ул. Верхняя Дуброва. Существующая трасса М-7 в дальнейшем в связи со строительством намеченного нового глубокого Северного обхода потеряет свое значение как элемент системы внешних автодорог и будет выполнять функции городской скоростной магистрали. Для разгрузки этого направления от потоков транспорта организуется дуговое параллельное дублирующее направление по трассе ул. Комиссарова – ул. Гастелло – пр. Строителей (со строительством продолжения ул. Комиссарова до ул. Гастелло). Предусмотрен вариант, при котором периферийное дуговое направление преобразуется в кольцевое путем его вывода по ул. Верхняя Дуброва и Суздальскому проспекту на проектируемую полукольцевую магистраль, проходящую по правобережной части города и обслуживающую имеющиеся там застроенные территории. В результате чего достигается тесная взаимосвязь всех районов города, расположенных по обоим берегам р. Клязьма.

2. Улучшение существующих радиальных связей, создание новых радиальных направлений:

- сохраняются существующие связи, представленные пр. Ленина и улицами Горького, Батурина, Большая Нижегородская, Усти-на-Лабе, Суздальским проспектом;

- проектируются новые магистральные направления на основе существующих и новых участков УДС:

- бульвар Художника Иванова – ул. Красноармейская с выходом на Лыбедскую магистраль и пр. Ленина;

- ул. Почаевская – ул. 16 лет Октября;

- ул. Безыменского с выходом к правобережным территориям (соединительный участок между а/д Ладога – Лунево и ул. Большая Нижегородская) со строительством мостового перехода через р. Клязьма в районе п. Рахманов Перевоз;

- ст. Юрьевец – мкр. Юрьевец – мкр. Пиганово – д. Оборино – с. Спасское – с. Мосино (с обходом д. Оборино и с. Спасское) с выходом на существующий южный и планируемый северной обход.

3. Формирование дополнительных продольных осевых магистралей: строительство соединительного участка между улицами Юбилейной и Мира (по Рпенскому проезду) с выходом в западный район города по ул. Белякова, новой магистрали вдоль железнодорожной линии Москва – Нижний Новгород, связывающей Привокзальную площадь и мкр. Юрьевец, магистральной улицы, связывающей ул. Диктора Левитана, ул. Нижняя Дуброва с выходом к жилому району Вышка.

Всем перечисленным выше магистральным направлениям присвоен статус магистральных улиц общегородского значения регулируемого движения транспорта.

Кроме магистральных улиц общегородского значения предусмотрена сеть магистральных улиц районного значения, обеспечивающих наилучшую транспортную доступность внутри районов города.

4. Оснащение сети магистральной УДС необходимым количеством дорожных искусственных сооружений.

Наличие многочисленных естественных и искусственных преград (реки, сложный рельеф местности, железнодорожные пути), стремление к повышению пропускной способности магистралей и скорости сообщения транспорта требуют реконструкции ряда существующих и строительство новых мостов, путепроводов и развязок движения в разных уровнях. Из крупных искусственных сооружений подлежат реконструкции мост через р. Клязьма по Судогодскому шоссе, мост в районе ДТЮ по ул. Мира, путепровод через ж/д пути по ул. Верхняя Дуброва. Намечены: 4 новых путепровода через ж/д линию Москва – Нижний Новгород; 7 развязок в разных уровнях на пересечении существующей а/д М-7 с улицами Гвардейская (мкр. Юрьевец), Верхняя Дуброва, Толмачевской, Горького, Добросельской, Суздальским пр., а/д «Волга М-7 – Содышка», 1-ой развязки на пересечении Лыбедской магистрали и Ерофеевского спуска; мост через р. Клязьму в районе п. Рахманов Перевоз.

5. Для обеспечения безопасности движения пешеходов предусматривается сооружение ряда внеуличных пешеходных переходов через существующую а/д М-7 «Волга» (пересечение а/д на Юрьев-Польский с М-7 «Волга»; пересечение Суздальского пр. с а/д М-7 «Волга»; 174 км по ул. Ноябрьской мкр. Юрьевец; 188 км, в районе ГУП «Тепличный»). В 2018 году планируется строительство надземных переходов по ул. Ноябрьской в мкр. Юрьевец (в районе памятника погибшим воинам), в районе комбината «Тепличный», в перспективе до 2032 года – в районе ул. Горького, бульвара худ. Иванова, Суздальского проспекта.

Намеченное развитие магистральных направлений одновременно со строительством дорожных искусственных сооружений обеспечат надлежащую пропускную способность УДС.

В результате совершенствования системы внешних, особенно обходных направлений из города будет выведена подавляющая часть транзитного, в т.ч. грузового автодвижения, а при реализации намеченных радиальных и дуговых связей появится возможность направить основные потоки внутригородского грузового транспорта по магистралям, проходящим преимущественно вне селитебных зон.

Запроектированная транспортная система по пропускной способности магистралей и провозной способности линий общественного транспорта соответствует потребностям города на расчетный срок.

Улучшение радиальных связей и строительство Лыбедской магистрали, обводящей территорию города, насыщенную объектами культурного наследия, позволит улучшить сообщение с центральной частью города и в значительной мере снять движение транспорта из туристической зоны, превратив её преимущественно в бестранспортную.

Пешеходная и велотранспортная инфраструктура

На расчетный срок предусматривается создание качественно новой пешеходной и велотранспортной инфраструктуры и реализация мероприятий, направленных на повышение привлекательности, демократизацию и гуманизацию пространств УДС г. Владимира.

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

Предлагается организация системы, состоящей из пешеходной зоны (центральное историческое ядро города) и ведущих к ней трех радиальных направлений. Осью этой пешеходной зоны является ул. Большая Московская, которой присваивается статус пешеходно-транспортной главной улицы города с обеспечением приоритетного движения общественного транспорта. Радиальные направления ведут в сторону пешеходной зоны, соединяя между собой городские парки и прочие озелененные пространства. Вдоль пешеходных направлений и в пределах пешеходной зоны предусматривается организация велодорожек.

Ключевая цель развития велотранспортной инфраструктуры – полная интеграция велотранспорта в транспортную и градостроительную структуру города на основе завершения формирования веломаршрутной сети и внедрения системы велошеринга. При этом организация велодвижения на территории города Владимир на период до 2032 года включает в себя реализацию следующего комплекса мероприятий:

- организация и обустройство комфортных и безопасных велополос, велодорожек и веломаршрутов;
- создание городской сети велопарковок и велогаражей;
- организация доступной возможности провоза велосипедов на общественном пассажирском транспорте;
- организация велошеринга.

Предусматривается устройство велосипедных дорожек в городе Владимире (от Октябрьского проспекта до площади Фрунзе). Велодорожка пройдет по маршруту: ул. Красноармейская – пр-т Строителей – ул. Мира – Октябрьский проспект – пл. Ленина – ул. Горького – ул. Белоконской – пр-т Строителей – Пединститут – ул. Красноармейская.

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

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

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

Парковочное пространство

Для решения проблем временного и постоянного хранения автотранспортных средств на территории муниципального образования г. Владимир предусматривается:

- сохранение существующих боксовых гаражей вместимостью 20,0 тыс. мест (18 % от потребного количества);

- реализация современных тенденций с упором на дальнейшее сооружение многоярусных гаражей. Всего предусматривается сооружение 30 новых многоуровневых гаражей вместимостью от 300 до 800 (в среднем 500) машино-мест. Общая вместимость многоуровневых гаражей составит 17,5 тыс. мест. (16 % от потребного количества);

- сооружение встроенных, пристроенных, подземных и полуподземных гаражей при проектировании и возведении новых, реконструкции существующих объектов жилой и общественной застройки. Доля таких мест хранения составит порядка 35 % от общей потребности (порядка 39,2 тыс. мест);

- организация платных открытых охраняемых стоянок постоянного хранения в количестве не более 20 % числа автомобилей (порядка 23,4 тыс. мест);

- организация постоянного хранения автомобилей, принадлежащих населению, проживающему в индивидуальных домах, на придомовых участках – порядка 12,0 тыс. мест (11 % от потребного количества).

Учитывая, что Владимир является одним из самых древних городов Центральной России и привлекательным объектом туристического показа, предусматривается размещение 6 стоянок для туристических автобусов – в районе Лыбедской магистрали, ул. Батурина, Быковского проезда, Вокзальной площади, ул. Никитской, ул. Летне-Перевозинской. Предусматривается также система перехватывающих парковок.

В результате планируемых мероприятий в соответствии с

СП 42.13330.2016 постоянным хранением будет охвачено 90 % расчетного количества автомобилей.

Инфраструктура для грузового транспорта и транспортных средств дорожных и коммунальных служб

Пополнение парка грузовых и пассажирских автотранспортных средств требует увеличения количества и мощности предприятий автосервиса, станций технического обслуживания (СТО). На расчетный срок необходимо содержать в городе СТО с количеством постов порядка 520 ед.

Существующих АЗС достаточно для обслуживания парка автомобилей и на расчетный срок. Однако с учетом развития города и повышения их доступности предусматривается строительство еще трех АЗС на проектируемых трассах южного и восточного обхода города.

Интеллектуальные транспортные системы

Развитие и внедрение интеллектуальных транспортных систем (ИТС) на расчетный срок предусматривается на базе создания общегородского Центра организации дорожного движения, который объединит в себе существующие локальные системы мониторинга и управления дорожным движением и процессами перевозок, включая использование систем ГЛОНАСС/GPS. На расчетный срок предусматривается построение общегородской ИТС с подсистемами (автоматизированного управления дорожным движением, процессами перевозок, информационного обеспечения пассажиров и участников дорожного движения и т.д.).

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

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

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

Финансирование мероприятий Программы будет осуществляться за счет средств федерального бюджета, бюджета администрации Владимирской области, бюджета муниципального образования город Владимир, финансовых средств муниципальных предприятий и учреждений города

Владимир и внебюджетных источников. Мобилизация средств внебюджетных источников будет осуществляться на постоянной основе.

Объемы и источники финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в городе Владимир на расчетный срок представлены в таблице 11.

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

Таблица 11 – Объемы и источники финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в городе Владимир

№ п/п	Наименование программы	Источник финансирования	Итого	Объем финансирования по годам реализации Программы, млн.руб.					
				2018	2019	2020	2021	2022	2023-2032
1.	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования город Владимир на 2018 – 2032 годы	Всего, в том числе средства:	607 189,26	145 385,92	151 870,67	151 419,83	151 467,84	2 150,0	4 895,0
		- бюджета города	8 283,45	271,11	1 553,17	1 002,33	1 342,84	1 486,0	2 628,0
		- областного бюджета	2 394,81	84,81	192,5	192,5	0	539,0	1 386,0
		- федерального бюджета	298 190,0	72 530,0	75 000,0	75 075,0	75 000,0	0	585,0
		- внебюджетные	298 321,0	72 500,0	75 125,0	75 150,0	75 125,0	125,0	296,0
1.1.	Реконструкция автомобильной дороги ул. Чапаева (0,8 км)	Всего, в том числе средства:	20,344	0	0	20,344	0	0	0
		- бюджета города	20,344	0		20,344			
		- областного бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	0						
1.2.	Проектирование и строительство автодороги Рпенский проезд, соединяющей ул. Юбилейную с ул.Мира	Всего, в том числе средства:	1400,0	130,0	1270,0	0	0	0	0
		- бюджета города	1400,0	130,0	1270,0				
		- областного бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	0						
1.3.	Проектирование и строительство Северной магистрали, от ул.Комиссарова до ул.Гастелло	Всего, в том числе средства:	2800,0			600,0	1100,0	1100,0	0
		- бюджета города	2800,0			600,0	1100,0	1100,0	
		- областного бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	0						

№ п/п	Наименование программы	Источник финансирования	Итого	Объем финансирования по годам реализации Программы, млн.руб.					
				2018	2019	2020	2021	2022	2023-2032
1.4.	Строительство автодороги Восточный обход города Владимира	Всего, в том числе средства:	1000,0	0	0	0	0	0	1000,0
		- бюджета города	230,0						230,0
		- областного бюджета	770,0						770,0
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	0						
1.5.	Реконструкция автодороги Южный обход от мкр.Юрьеvec до развязки на г.Радужный (расширение автодороги)	Всего, в том числе средства:	500,0	0	250,0	250,0	0	0	0
		- бюджета города	115,0		57,5	57,5			
		- областного бюджета	385,0		192,5	192,5			
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	0						
1.6.	Строительство автодороги ул.Василиcина-Красная-Большой проезд, включая строительство развязки ул.Чапаева-ул.Василиcина	Всего, в том числе средства:	400,0	0	0	0	0	100,0	300,0
		- бюджета города	400,0					100,0	300,0
		- областного бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	0						
1.7.	Строительство автодороги от микрорайона № 8-ЮЗ до пр.Ленина (через улицу Чапаева)	Всего, в том числе средства:	150,0	0	0	150,0	0	0	0
		- бюджета города	150,0			150,0			0
		- областного бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	0						
1.8.	Реконструкция бульвара Художника Иванова (расширение бульвара), включая строительство развязки в месте примыкания бульвара Художника Иванова к а/м М-7 «Волга»	Всего, в том числе средства:	300,0	0	0	0	0	0	300,0
		- бюджета города	69,0						69,0
		- областного бюджета	0						
		- федерального бюджета	231,0						231,0
		- внебюджетные	0						

№ п/п	Наименование программы	Источник финансирования	Итого	Объем финансирования по годам реализации Программы, млн.руб.					
				2018	2019	2020	2021	2022	2023-2032
1.9.	Строительство участка автодороги ул.Куйбышева (в районе ТЦ «Самохвал»)	Всего, в том числе средства:	50,0	0	0	0	0	0	50,0
		- бюджета города	50,0						50,0
		- областного бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	0						
1.10.	Строительство дороги - продолжение ул.Верхняя Дуброва от пр.Ленина до а/м М-7 «Волга»	Всего, в том числе средства:	100,0	0	0	0	0	0	100,0
		- бюджета города	0						
		- областного бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	100,0						100,0
1.11.	Расширение проезжей части от ул.Тракторной до ул.Горького	Всего, в том числе средства:	25,0	0	0	0	0	0	25,0
		- бюджета города	25,0						25,0
		- областного бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	0						
1.12.	Строительство автодороги Южная магистраль (участок от пл.Фрунзе до ул.Верхняя Дуброва)	Всего, в том числе средства:	1100,0	0	0	0	0	0	1100,0
		- бюджета города	1100,0						1100,0
		- областного бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	0						
1.13.	Реконструкция улицы Беякова (участок от проспекта Строителей до автодороги М-7 «Волга») со сносом 15 частных домов	Всего, в том числе средства:	30,0	0	0	0	0	0	30,0
		- бюджета города	30,0						30,0
		- областного бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	0						

№ п/п	Наименование программы	Источник финансирования	Итого	Объем финансирования по годам реализации Программы, млн.руб.					
				2018	2019	2020	2021	2022	2023-2032
1.14.	Строительство автомобильной дороги общего пользования местного значения с твердым покрытием между сельскими населенными пунктами Шепелево и Аббакумово, не имеющими круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования (0,6 км)	Всего, в том числе средства:	0,92	0	0	0,92	0	0	0
		- бюджета города	0,92		0,92				
		- областного бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	0						
1.15.	Строительство автомобильной дороги общего пользования местного значения с твердым покрытием между сельскими населенными пунктами Шепелево и Вилки, не имеющими круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования (0,7 км)	Всего, в том числе средства:	1,074	0	0	1,074	0	0	0
		- бюджета города	1,074		1,074				
		- областного бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	0						
1.16.	Строительство транспортной развязки в начальной точке автомобильной дороги «Владимир-Муром-Арзамас» (III очередь Лыбедской магистрали)	Всего, в том числе средства:	700,0	0	0	0	0	700,0	0
		- бюджета города	161,0				161,0		
		- областного бюджета	539,0				539,0		
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	0						
1.17.	Строительство развязки в месте примыкания ул.Куйбышева к ул.Безыменского	Всего, в том числе средства:	200,0	0	0	0	0	0	200,0
		- бюджета города	200,0						200,0
		- областного бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	0						

№ п/п	Наименование программы	Источник финансирования	Итого	Объем финансирования по годам реализации Программы, млн.руб.					
				2018	2019	2020	2021	2022	2023-2032
1.18.	Проектирование и строительство развязки ул.Верхняя Дуброва - а/д М-7 «Волга»	Всего, в том числе средства:	200,0	0	0	0	0	0	200,0
		- бюджета города	0						
		- областного бюджета	0						
		- федерального бюджета	200,0						200,0
		- внебюджетные	0						
1.19.	Проектирование и строительство развязки Суздальский проспект – а/д М-7 «Волга»	Всего, в том числе средства:	200,0	0	0	0	0	0	200,0
		- бюджета города	0						
		- областного бюджета	0						
		- федерального бюджета	154,0						154,0
		- внебюджетные	46,0						46,0
1.20.	Проектирование и строительство путепровода в районе пересечения Восточного обхода с рекой Клязьмой	Всего, в том числе средства:	800,0	0	0	0	0	0	800,0
		- бюджета города	184,0						184,0
		- областного бюджета	616,0						616,0
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	0						
1.21.	Реконструкция путепровода в районе пересечения ул.Верхней Дубровы и ж/д Москва-Н.Новгород	Всего, в том числе средства:	70,0	0	0	0	0	0	70,0
		- бюджета города	70,0						70,0
		- областного бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	0						
1.22.	Реконструкция путепровода в районе ДТЮ на ул.Мира	Всего, в том числе средства:	70,0	0	0	0	0	0	70,0
		- бюджета города	70,0						70,0
		- областного бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	0						

№ п/п	Наименование программы	Источник финансирования	Итого	Объем финансирования по годам реализации Программы, млн.руб.					
				2018	2019	2020	2021	2022	2023-2032
1.23.	Капитальный ремонт автомобильных дорог и искусственных сооружений на них (в соответствии с муниципальной программой «Дорожное хозяйство города Владимир», утв.Пост. №3733 от 23.10.2015 в ред. от 12.09.2017, Прил.5, пункт 23)	Всего, в том числе средства:	28,0	14,0	14,0	0	0	0	0
		- бюджета города	28,0	14,0	14,0				
		- областного бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						
1.24.	Ремонт автомобильных дорог и искусственных сооружений на них (в соответствии с планом ремонтов а/д, утвержденным курирующим заместителем главы администрации города)	Всего, в том числе средства:	341,7383	106,884	57,184	87,8352	89,835	0	0
		- бюджета города	283,9953	49,141	57,184	87,835	89,835		
		- областного бюджета	57,743	57,743					
		- федерального бюджета	0						
1.25	Ремонт покрытий проезжей части и тротуаров дворовых территорий многоквартирных домов и проездов к дворовым территориям многоквартирных домов (в соответствии с планом ремонтов дворовых территорий, утвержденным курирующим заместителем главы адм. города)	Всего, в том числе средства:	112,0	28,0	28,0	28,0	28,0	0	0
		- бюджета города	112,0	28,0	28,0	28,0	28,0		
		- областного бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						
1.26.	Устройство средств организации и регулирования дорожного движения, в том числе светофорных объектов на пересечениях автомобильных дорог с автомобильными дорогами, а также в местах пешеходных переходов в одном уровне (в 2018 г. – 3 шт., в 2020 г. – 1 шт.)	Всего, в том числе средства:	8,0	6,0	0	2,0	0	0	0
		- бюджета города	8,0	6,0		2,0			
		- областного бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	0						

№ п/п	Наименование программы	Источник финансирования	Итого	Объем финансирования по годам реализации Программы, млн.руб.					
				2018	2019	2020	2021	2022	2023-2032
1.27.	Строительство многоуровневых стоянок и перехватывающих парковок	Всего, в том числе средства:	2300,0	0	250,0	250,0	250,0	250,0	300,0
		- бюджета города	650,0		125,0	125,0	125,0	125,0	150,0
		- областного бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	650,0	125,0	125,0	125,0	125,0	150,0	
1.28.	Проектирование и строительство наземного пешеходного перехода на пересечении а/д на Юрьев-Польский с М-7 «Волга»	Всего, в том числе средства:	50,0	0	0	50,0	0	0	0
		- бюджета города	0						
		- областного бюджета	0						
		- федерального бюджета	25,0		25,0				
		- внебюджетные	25,0		25,0				
1.29.	Проектирование и строительство наземного пешеходного перехода на пересечении Суздальского пр. с а/д М-7 «Волга»	Всего, в том числе средства:	50,0	0	0	50,0	0	0	0
		- бюджета города	50,0			50,0			
		- областного бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	0						
1.30.	Строительство наземного пешеходного перехода на 174 км по ул.Ноябрьской мкр. Юрьеvec	Всего, в том числе средства:	30,0	30,0	0	0	0	0	0
		- бюджета города	0						
		- областного бюджета	0						
		- федерального бюджета	30,0	30,0					
		- внебюджетные	0						
1.31.	Проектирование и строительство наземного пешеходного перехода на 188 км, в районе ГУП «Тепличный»	Всего, в том числе средства:	50,0	0	0	50,0	0	0	0
		- бюджета города	0						
		- областного бюджета	0						
		- федерального бюджета	50,0		50,0				
		- внебюджетные	0						

№ п/п	Наименование программы	Источник финансирования	Итого	Объем финансирования по годам реализации Программы, млн.руб.					
				2018	2019	2020	2021	2022	2023-2032
1.32.	Проектирование и строительство автодорог в квартале малоэтажной застройки в жилом районе Сновицы-Веризино	Всего, в том числе средства:	19,5	19,5	0	0	0	0	0
		- бюджета города	4,5	4,5					
		- областного бюджета	15,0	15,0					
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	0						
1.33.	Проектирование и строительство автодорог ул.Пенкинская, ул.Вересковая в жилом районе Луново-Сельцо	Всего, в том числе средства:	13,706	13,706	0	0	0	0	0
		- бюджета города	1,641	1,641					
		- областного бюджета	12,065	12,065					
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	0						
1.34.	Устройство велосипедных дорожек в городе Владимире (от Октябрьского проспекта до площади Фрунзе)	Всего, в том числе средства:	2,984	1,492	1,492	0	0	0	0
		- бюджета города	2,984	1,492	1,492				
		- областного бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	0						
1.35.	Выполнение научно-исследовательской работы "Проведение обследований пассажиропотоков и оптимизация маршрутной сети на городском пассажирском транспорте города Владимир"	Всего, в том числе средства:	6,0	6,0	0	0	0	0	0
		- бюджета города	6,0	6,0					
		- областного бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	0						
1.36.	Выполнение научно-исследовательской работы "Комплексная схема организации дорожного движения города Владимир"	Всего, в том числе средства:	10,0	10,0	0	0	0	0	0
		- бюджета города	10,0	10,0					
		- областного бюджета	0						
		- федерального бюджета	0						
		- внебюджетные	0						

№ п/п	Наименование программы	Источник финансирования	Итого	Объем финансирования по годам реализации Программы, млн.руб.						
				2018	2019	2020	2021	2022	2023-2032	
1.37.	Проектирование, организация и оборудование городского Центра организации дорожного движения и управления процессами перевозок	Всего, в том числе средства:	50,0	0	0	50,0	0	0	0	
		- бюджета города	50,0		50,0					
		- областного бюджета	0							
		- федерального бюджета	0							
		- внебюджетные	0							
1.38.	Проектирование и строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ-2). Участок 1 "Москва-Владимир". Участок 2 "Владимир-Нижний Новгород"	Всего, в том числе средства:	595 000,00	145 000,00	150 000,00	150 000,00	150 000,00	0	0	
		- бюджета города	0,00							
		- областного бюджета	0,00							
		- федерального бюджета	297 500,00	72 500,00	75 000,00	75 000,00	75 000,00			
		- внебюджетные	297 500,00	72 500,00	75 000,00	75 000,00	75 000,00			

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

Оценка эффективности реализации программных мероприятий проводится на основе использования системы целевых индикаторов и показателей, обеспечивающей мониторинг динамики результатов реализации программ за оцениваемый период времени (таблица 12).

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

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

Таблица 12 – Целевые индикаторы и показатели Программы

№ п/п	Наименование Программы, показателя (индикатора), единица измерения	Отчетный (базовый) 2017 год	Значения показателей (индикаторов) по годам реализации Программы					
			2018	2019	2020	2021	2022	2026-2032
1.	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования город Владимир на 2018 - 2032 годы							
1.1	Доля протяженности дорожной сети города, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию, %;	55	60	65	70	75	80	100
1.2	Количество погибших в ДТП, чел.	40	38	35	33	31	29	18
1.3	Транспортный риск, погибших чел./10 тыс. транспортных средств	3,2	3,1	3,0	3,0	2,9	2,8	2,5
1.4	Социальный риск, погибших чел./100 тыс. чел.	11,4	11,2	11,1	11,0	10,8	10,9	10
1.5	Ввод искусственных сооружений после строительства / реконструкции, ед.	0	1	1	4	4	4	8

№ п/п	Наименование Программы, показателя (индикатора), единица измерения	Отчетный (базовый) 2017 год	Значения показателей (индикаторов) по годам реализации Программы					
			2018	2019	2020	2021	2022	2026-2032
1.6	Ввод в эксплуатацию объектов транспортной инфраструктуры, предусмотренных Программой, ед.	0	3	4	7	8	10	22
1.7	Подвижность населения на транспорте (объем внутригородских пассажирских перевозок/ численность населения)	173	187	202	217	232	246	320
1.8	Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, км	374,184	378,2	380,3	382,1	385,164	387,60	397,304

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

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

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

Настоящая Программа подлежит корректировке или пересмотру при вступлении в силу законов, постановлений, распоряжений, методических рекомендаций и других нормативно-правовых актов, регламентирующих

требования и рекомендации к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры.

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

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

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

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