

**ПРОГРАММА
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ
ГОРОДСКОГО ОКРУГА ГОРОД САРОВ
НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ НА ПЕРИОД 2017- 2025 ГГ.**

г. Саров 2017 г.

І. ПАСПОРТ

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа город Саров Нижегородской области на период 2017- 2025 гг.

Наименование Программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа город Саров Нижегородской области на период 2017- 2025 гг. (далее по тексту - Программа).
Основания для разработки Программы	1. Градостроительный кодекс Российской Федерации, статья 1, пункт 27 2. Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов» 3. Генеральный план города Сарова Нижегородской области (утвержден решением Городской Думы города Сарова от 08.09.2005 №126/4-ГД, с изменениями в 2010 году и в 2014 году)
Заказчик Программы	Администрация города Сарова, 607190 Нижегородская область, г. Саров пр.Ленина, 20А.
Основные разработчики Программы	1. Управление экономического развития и предпринимательства Администрации г. Сарова (УЭРиП) 607190 Нижегородская область, г. Саров пр.Ленина, 20А. 2. Управление архитектуры и градостроительства Администрации г. Сарова (УАГ) 607190 Нижегородская область, г. Саров пр.Ленина, 20А. 3. Департамент городского хозяйства Администрации г. Сарова (ДГХ) 607190 Нижегородская область, г. Саров пр.Ленина, 20А. 4. Муниципальное казенное учреждение «Управление капитального строительства Администрации г. Сарова» (МКУ «УКС») 607190 Нижегородская область, г. Саров пр.Ленина, 20А. 5. ФГУП «РФЯЦ - ВНИИЭФ» 607188 Нижегородская область, г. Саров, пр. Мира, д. 37
Исполнители основных мероприятий	1. Муниципальное казенное учреждение «Управление капитального строительства Администрации г. Сарова» (МКУ «УКС»); 2. Муниципальное унитарное дорожно-эксплуатационное предприятие (МУ ДЭП); 3. ФГУП «РФЯЦ - ВНИИЭФ».
Основные цели и задачи Программы	<ul style="list-style-type: none">• Создание условий для развития жилищного сектора и освоения территорий под жилищное строительство путем обеспечения застраиваемых территорий транспортной инфраструктурой.• Повышение качества, надежности и безопасности предоставления транспортных услуг населению.• Обеспечение надлежащего качества транспортного обслуживания населения в соответствии с утвержденным социальным стандартом качества транспортного обслуживания населения.• Обеспечение при развитии транспортной инфраструктуры соблюдения требований безопасности территорий, требований гражданской обороны, требований охраны окружающей среды и экологической безопасности.• Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности – в перевозке пассажиров и грузов на территории города Сарова.

	<ul style="list-style-type: none"> • Обеспечение условий для управления транспортным спросом. • Создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам. • Обеспечение условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения. • Эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры. • Повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности за участниками дорожного движения.
Целевые показатели (индикаторы)	<ul style="list-style-type: none"> • Строительство транспортной инфраструктуры, обеспечивающей взаимодействие системы производства и населения, а также с целью обеспечения устойчивого функционирования и развития транспортной инфраструктуры города - к 2025 году будет построено 23 км дорог • Повышение качества, надежности и безопасности предоставления транспортных услуг населению - к 2025 году будет отремонтировано 12 км дорог • Обеспеченность транспортного обслуживания населения- 100% • Количество дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий на дорогах города-0 шт.
Сроки и этапы реализации Программы	<p>Программа реализуется в течение 2017-2025 г.г. по трем направлениям:</p> <p>1. 2017-2020 годы – окончательное освоение западных территорий, расположенных в «Заречном» районе города</p> <p>2. 2017-2023 годы – развитие юго-восточного направления территорий, расположенных в «Центральном» районе города, а именно - обеспечение земельных участков всей необходимой транспортной инфраструктурой в целях, как для перспективного жилищного строительства и реконструкции, так и для строительства объектов социально-культурного и коммунально-бытового назначения. Проведение комплекса мероприятий по оптимизации транспортной сети города, удовлетворения потребностей населения и производства, обеспечения благоприятных условий жизнедеятельности населения, обеспечения соблюдения требований безопасности территории и безопасности движения, требований гражданской обороны, охраны окружающей среды и экологической безопасности.</p> <p>3. 2017-2025 годы – развитие присоединяемых «северных территории», общей площадью около 687 га).</p>
Источники и объемы финансирования Программы	<p>Источниками финансирования Программы являются средства бюджетов разных уровней и внебюджетные средства.</p> <p>Общий объем финансирования в течение 2017 – 2025 гг. составит 12 239 006 тыс. руб., в том числе:</p> <p>ФБ- 251 397 тыс. руб.</p> <p>ОБ- 57 480 тыс. руб.</p> <p>МБ- 11 803 015 тыс. руб.</p> <p>ВИ- 127 114 тыс. руб.</p>

II Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры города Сарова.

1. Анализ положения города Сарова в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации.

Город Саров является закрытым административно-территориальным образованием (ЗАТО), находится в административном подчинении Нижегородской области. Удаленность от Нижнего Новгорода – 190 км.

С областным центром г.Нижним Новгородом город Саров соединен автомобильными дорогами, с Москвой - автомобильными дорогами, прямым железнодорожным сообщением, а также авиационным сообщением (аэродром способен принимать вертолеты и самолеты класса АН-24), с Саранском автомобильными дорогами, удаленность от Саранска составляет 234 км.

Обособленное положение города отразилось на характере внешних транспортных сообщений.

Имея на своей территории ветку железной дороги и аэродром, город не имеет обширных связей в сообщениях местного и областного. Для этих целей население города Сарова пользуется ближайшими транспортными узлами в городах Арзамас и Нижний Новгород.

В связи с этим строительство улицы 203 и строительство дороги Саров-Кременки являются в ближайшей перспективе наиважнейшими мероприятиями по развитию транспортной инфраструктуры с целью расширения транспортных связей областного значения.

2. Социально- экономическая характеристика города Сарова, градостроительная деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса.

Общая площадь ЗАТО город Саров составляет 23531 га, из которых:

- 9%- селитебная территории города Сарова;
- 27%- рекреационная территория;
- 3%- коммунально- складская зона;
- 1%- земли транспорта;
- 60%- федеральные земли в ведении ФГУП «РФЯЦ-ВНИИЭФ».

Численность населения города по состоянию на 01.01.2017 составила 95065 человек. Количество занятого в экономике города населения 46%.

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

Застройка города Сарова осуществляется комплексно в соответствии с утвержденным Генпланом города Сарова и проектами застройки, проектами планировки и межевания микрорайонов и кварталов. Все строящиеся объекты обеспечены проектной документацией, в том числе по развитию и созданию объектов транспортной инфраструктуры.

Анализируя сложившееся транспортно-планировочное состояние города, можно сделать вывод о том, что город имеет два типа застройки: квартальную и микрорайонную.

Для старой части города характерна прямоугольная система улиц, образующая кварталы площадью от 3 до 10 га в капитальной застройке и от 1,0 до 6 га в индивидуальной застройке. Площадь уличной сети в старой части города высокая и составляет 9,3 км/кв.км.

Модулем застройки нового северо-западного района является микрорайон, что повлияло на структуру уличной сети, которая формировала эти микрорайоны. Показатель плотности улиц в этой части города значительно ниже и составляет 3,5 км/кв.км.

Характерной особенностью города является разобщенность планировочной структуры, значительная удаленность мест приложения труда от мест проживания, что диктует необходимость постоянной актуализации и развития транспортной инфраструктуры города Сарова.

Движение транспортных средств в городе Сарове осуществляется по автомобильным дорогам в составе улиц на территории селитебной части города, по коммунальным автомобильным дорогам в промзону и коммунально-складские зоны, а также по проездам.

Улицы города Сарова классифицированы по назначению. Выделены транспортные магистрали с организацией движения по ним общественного пассажирского транспорта - улицы Ленина, Мира, Силкина, Зернова, Академика Харитона, Музрукова, Московская. Общая протяженность магистральной сети составляет 30 км. Систему главных магистралей города дополняют магистрали районного значения, которые обеспечивают внутрирайонные связи и выход на главные направления.

Магистральная сеть ориентирована на городские автомобильные дороги в направлении промышленных объектов, в зоны рекреации, к садоводствам и на КПП.

За последние 10 лет активно осуществлялась застройка МКР-15, МКР-20, МКР-21, МКР-22, районов малоэтажной жилой застройки ТИЗ и «Яблоневый сад», реконструкция жилых домов МКР-16, МКР-17, что привело к увеличению спроса на развитие транспортной инфраструктуры и транспортных услуг:

- по развитию транспортной инфраструктуры в МКР- 20, 21, 22;
- по обустройству подъездных путей к домам малоэтажной и индивидуальной жилой застройки в ТИЗ, «Яблоневый сад», МКР-16; МКР-17;
- по реконструкции автомобильных дорог в составе улиц магистрального и районного значения: Павлика Морозова, Садовой, Володарского, Тургенева, Академика Негина;
- по изменениям в муниципальной маршрутной сети города Сарова с учетом охвата населения в МКР-20, 21, 22, 15.

Также за последние 10 лет отмечается рост числа автовладельцев. Так в 2005 году численность автомобилей на 1000 человек составляла 239, а на

конец 2015 года уже 360. Повышение уровня жизни населения приводит к росту транспортной подвижности населения и диктует спрос на развитие транспортной инфраструктуры города Сарова.

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

В городе Сарове осуществляются следующие направления транспортного обслуживания:

- автомобильный транспорт;
- железнодорожный транспорт;
- воздушный транспорт.

Пассажиры перевозятся по железной дороге осуществляются только в Москву.

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

Железнодорожный транспорт

Ввод железнодорожной линии в ЗАТО город Саров осуществляется с восточной стороны через КПП-1 и является тупиковым продолжением магистрали республиканского значения Москва- Первомайск.

Разветвленная сеть тупиковых подъездных железнодорожных линий обслуживает промышленные объекты и объекты коммунально- складской зоны, по которой осуществляются в основном грузовые перевозки. Влияние этой сети на развитие города очень велико, так как, являясь границей между селитебной и промышленной зонами, и, имея 6 железнодорожных переездов, создает неблагоприятные условия для работы наземного пассажирского и грузового автотранспорта.

В городе имеется пассажирский железнодорожный вокзал, который обслуживает одну пару поездов в сутки в направлении Москвы. Низкая платформа создает трудности при посадке-высадке пассажиров.

Развитие железнодорожной сети отмечается за последнее время только в отношении грузовых перевозок.

Автомобильный транспорт

Город Саров не имеет разветвленной сети внешних автомобильных дорог, что объясняется отсутствием пригородной зоны, функционально расположенной в границах ЗАТО.

Однако существующие автомобильные дороги КПП-5-Павловка и КПП-3, позволяют выйти на разветвленную сеть автомобильных дорог Нижегородской области и республики Мордовия и обеспечивают связь с городами Нижний Новгород, Саранск, с загородными базами отдыха для населения города Сарова, детскими оздоровительными лагерями.

В связи с резким увеличением транспортного потока затруднен пропуск автотранспорта через КПП-3, тем самым создаются проблемы выезда из города Сарова.

В связи с этим ввод в эксплуатацию КПП-4 и строительство дорог 203, Саров-Кременки позволит решить проблему выезда из города. Строительство данных объектов сократит расстояние до Нижнего Новгорода на 30 км, разгрузит действующее КПП-3.

В междугородних перевозках в городе задействованы 2 крупных перевозчика, которые располагают достаточным парком автобусов для удовлетворения спроса населения в междугородних перевозках.

Воздушный транспорт

В городе функционирует аэропорт, основанный в ноябре 1946 года, который находится в ведении ФГУП «РФЯЦ-ВНИИЭФ». Аэропорт готов к приему самолетов АН-24 и вертолетов. В период с 1975 по 1990 г.г. на аэродроме производились пассажирские перевозки по маршруту Москва (Быково) – Саров - Москва (Быково) самолетом АН-24 (48 пассажиров). С закрытием аэродрома «Быково» пассажирские рейсы были приостановлены. Население города Сарова пользуется ближайшими аэропортами города Нижний Новгород (удаленность- 200 км) и города Москвы (удаленность 500 км).

В настоящее время аэродром Саров (МИУС) ФГУП РФЯЦ-ВНИИЭФ» предназначен для перевозки грузов и служебных пассажиров в интересах «РФЯЦ-ВНИИЭФ». Перевозки служебных пассажиров воздушными судами гражданской авиации производятся по разовым разрешениям Росавиации Министерства транспорта РФ.

Для организации регулярных рейсов по перевозке грузов необходимо проведение работ по реконструкции и дооснащению инфраструктуры аэродрома до норм, предъявленных к аэродромам гражданской авиации и проведению сертификации на соответствие Федеральных авиационных правил.

По состоянию на сентябрь 2016 года подготовлено техническое задание на реконструкцию аэродрома, разработана проектная документация. В настоящее время проект находится на стадии госэкспертизы.

4.Характеристика сети города Сарова, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог.

Дорожное хозяйство и транспортная инфраструктура является одной из важнейших отраслей экономики города, от устойчивого и эффективного функционирования которой в значительной степени зависит социально-экономическое развитие и условия жизни населения. В городе Сарове функционирует разветвленная дорожная сеть, которая обустроена системой ливневой канализации, оборудована необходимыми элементами обустройства дорог и освещением. Город расположен при слиянии рек Сатис и Саровка, что обуславливает развитость сети ручьев и прудов,

необходимость поддержания в надлежащем состоянии мостовых сооружений.

Всего протяженность улично-дорожной сети составляет 156,8 км, площадь - 1835 тысяч кв.м.

В составе улично-дорожной сети выделяются 171 автомобильная дорога общего пользования местного значения.

Кроме того, на территории ЗАТО города Саров функционируют ведомственные автомобильные дороги, находящиеся в ведении ФГУП «РФЯЦ-ВНИИЭФ».

Для автомобильного сообщения с территории жилой застройки до автомобильных дорог улично-дорожной сети города Сарова используются внутримикрорайонные и внутриквартальные проезды на территории жилой застройки протяженностью 163,8 км.

Улично-дорожная сеть обустроена системой подземной ливневой канализации протяженностью 75,8 км, надземной ливневой канализации 10,166 км, а также системой наружного освещения, насчитывающей 5715 светильников.

В составе улично-дорожной сети установлено 4220 знаков безопасности дорожного движения, 31 светофорный объект.

В составе улично-дорожной сети находится 15 транспортно-пешеходных мостов и пешеходных мостовых сооружений.

Все автомобильные дороги общего пользования местного значения имеют идентификационные номера. Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения города Сарова не включает внутриквартальные и внутримикрорайонные проезды к многоквартирным жилым домам, так как данные проезды находятся на территории жилой застройки, а также пешеходные улицы и тротуары.

Движение по автомобильным дорогам города Сарова интенсивно с 7-00 до 18-30. Соответственно в это время интенсивна и экологическая нагрузка на окружающую среду. 40% автомобильных дорог имеют тротуары, на улично-дорожной сети города расположен 31 светофорный объект. Существующие искусственные неровности, обеспечивающие безопасность дорожного движения, сконцентрированы вблизи образовательных учреждений.

На сегодняшний день строительство, реконструкция и капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения, улиц, площадей, проспектов, мостов планируется на основании «Адресной инвестиционной программы города Сарова Нижегородской области на 2017-2019 годы», утвержденной постановлением Администрации города Сарова от 19.12.2016 № 3973 и муниципальной программы «Городское хозяйство и транспортная система города Сарова Нижегородской области на 2015-2020 годы», утвержденной постановлением Администрации города Сарова от 31.10.2014 № 4471.

Состояние автомобильных дорог, пролегающих по территории городского округа – город Саров, в настоящее время оценивается как

удовлетворительное. Улично-дорожная сеть города Сарова и сооружения на ней соответствуют требованиям безопасности дорожного движения.

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

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

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

Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения города Сарова осуществляется в соответствии с требованиями действующих нормативных правовых актов, регулирующих порядок содержания и ремонта автомобильных дорог в Российской Федерации.

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

Важным фактором, который влияет на состояние автомобильных дорог, является «недоремонт» автомобильных дорог, который накапливался годами. Так для климатической зоны, в которой находится наш город, межремонтный срок проведения капитального ремонта автодорог составляет 10-12 лет. Для выполнения данных условий необходимо ежегодно капитально ремонтировать примерно 10% от общей площади городских автомобильных дорог. В настоящее время, объем финансирования дорожной отрасли позволяет выполнять ежегодный ремонт только около 1 – 2% городских автомобильных дорог. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д.

Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения

грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков «недоремонта».

Для улучшения ситуации в 2017 году увеличены средства на ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения города Сарова. Для примера в 2016 году отремонтировано 16,5 тыс. кв.м. покрытий проезжей части и тротуаров, в 2017 году планируется выполнить около 70 тыс. кв.м.

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

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

Улично-дорожная сеть г. Сарова насчитывает 147 улиц различного градостроительного значения, с разными техническими параметрами и разной шириной проезжей части. Многие улицы имеют ширину 7,0 – 9,0 м. Следует отметить, что паркуемые вдоль тротуаров (газонов) на дневное время автомобили значительно уменьшают фактическую ширину проезжей части, по которой происходит движение автомобилей. Хранение легковых автомобилей также осуществляется на территориях гаражных кооперативов, а также на открытых охраняемых автостоянках.

Самые загруженные транспортные участки города: пр. Музрукова – пр. Мира, пр. Ленина – пр. Мира, ул. Курчатова – ул. Московская, пр. Музрукова – ул. Зернова, пр. Музрукова – ул. Железнодорожная.

Результаты исследования пропускной способности улиц и перекрестков.

Учёт интенсивности движения автомобильного транспорта был проведён на 5 транспортных узлах (улица Московская – улица Зернова, улица Курчатова – улица Московская, пр.Музрукова - пр.Мира,

ул.Железнодорожная - улица №123, улица Димитрова – улица Садовая) для оценки пропускной способности и возможности ее повышения.

Обследования интенсивности движения автомобильного транспорта на указанном участке были проведены в два характерных дня недели – вторник, среда. Обследование проводилось по четырем видам транспорта.

На сегодняшний день пропускная способность улично-дорожной сети позволяет пропустить транспортные потоки, но при сохранении тенденции роста автомобилизации населения города, в ближайшие 5-7 лет пропускная способность будет исчерпана.

Результаты обследования состояния перекрестков приводятся ниже.

Интенсивность движения автотранспорта на транспортном узле улица Московская – улица Зернова

ТИП ТС	Количество, авт.		
	7.00-10.00	16.00-19.00	Общее
Легковой автомобиль	1997	1724	3721
Автобус	101	109	210
Грузовой автомобиль	36	34	70

Интенсивность движения автотранспорта на транспортном узле улица Курчатова – улица Московская

ТИП ТС	Количество, авт.		
	7.00-10.00	16.00-19.00	Общее
Легковой автомобиль	1881	1591	3472
Автобус	72	104	176
Грузовой автомобиль	35	34	69

Интенсивность движения автотранспорта на транспортном узле пр.Музрукова - пр.Мира

ТИП ТС	Количество, авт.		
	7.00-10.00	16.00-19.00	Общее
Легковой автомобиль	1467	1373	2840
Автобус	65	73	138
Грузовой автомобиль	21	40	61

Интенсивность движения автотранспорта на транспортном узле ул.Железнодорожная - улица №123

ТИП ТС	Количество, авт.		
	7.00-10.00	16.00-19.00	Общее
Легковой автомобиль	1653	1785	3438
Автобус	104	91	195
Грузовой автомобиль	52	47	99

Интенсивность движения автотранспорта на транспортном узле улица Димитрова-улица Садовая

ТИП ТС	Количество, авт.		
	7.00-10.00	16.00-19.00	Общее
Легковой автомобиль	354	494	848
Автобус	52	21	73
Грузовой автомобиль	123	49	172

Расчетная скорость движения на улично-дорожной сети города Сарова в зависимости от категории автомобильной дороги /улицы (согласно СП 42.13330.2011) – от 30 до 80 км/час.

Расчеты показателей плотности транспортного потока на улично-дорожной сети города Сарова, прогноз интенсивности движения, коэффициенты загрузки дорог движением - не выполнялись.

Сложившаяся планировочная транспортная сеть города Сарова состоит из двух частей (Центральной и Заречной), соединенной двумя стратегически важными мостами. Основу транспортной сети города Сарова составляют магистральные улицы и дороги, по которым осуществляется пропуск, в том числе, и грузового и общественного пассажирского транспорта.

Все магистральные улицы и дороги имеют усовершенствованное покрытие проезжих частей, ширина которых составляет от 6,1 до 22,5 м. Ширина проезжих частей большей части транспортной сети города - от 9,0 м до 12,0 м.

Сложившаяся сеть городских магистралей не обеспечивает надежности транспортных связей между отдельными районами, территориально расчлененными естественными и искусственными преградами.

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

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

Сложными для пропуска транспорта являются пересечения магистралей: пр. Музрукова – пр. Мира, пр. Ленина – пр. Мира, ул. Курчатова – ул. Московская, пр. Музрукова – ул. Зернова, пр. Музрукова – ул. Железнодорожная.

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

Уровень автомобилизации в городе Сарове на сегодняшний день – 360 автомашин на 1000 жителей, что говорит об увеличении плотности транспортного потока автомобильного транспорта.

На расчетный срок Генерального плана города Сарова (до 2025 года) принята норма автомобилизации 250 единиц на 1000 жителей.

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

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

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

Проблема размещения автомобилей на придомовой территории кроется в острой нехватке парковок дворах, так и в том, как транспорт зачастую мешает жителям дома, не имеющим автомобили. Зачастую автомобилисты ставят свои машины как можно ближе к дому, невзирая на создаваемые помехи для других, в следствии чего, автомобилями загроможден весь двор и транспортным средствам специального назначения (каретам скорой помощи, пожарному и прочему транспорту) приходится лавировать, а иногда и вовсе бывает невозможно подъехать непосредственно к подъезду. Ситуация осложняется еще и тем, что большинство дворов вообще не оснащено парковочными местами, либо, их крайне мало. Порядок организации парковки на придомовой территории прописан на стадии проектирования многоквартирных домов. Проектом должны предусматриваться правила расположения парковочных мест, которые регламентированы положениями СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов», сводом правил СП 42.13330.2011 (СНиП 2.07.01-89*) «Градостроительство. Планировка и

застройка городских и сельских поселений», а так же региональными нормативами градостроительного проектирования Нижегородской области.

Согласно данных документов, число мест хранения автомобилей следует определять исходя из уровня автомобилизации на расчетный срок (на основании Генерального плана города Сарова), автомобилей на 1000 чел.: 250 легковых автомобилей, включая 3-4 такси и 2-3 ведомственных автомобиля, 25-40 грузовых автомобилей в зависимости от состава парка.

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

На селитебных территориях и на прилегающих к ним производственных территориях следует предусматривать гаражи и открытые стоянки для постоянного хранения не менее 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей при пешеходной доступности не более 800 м, а в районах реконструкции или с неблагоприятной гидрогеологической обстановкой - не более 1500 м. Открытые стоянки для временного хранения легковых автомобилей следует предусматривать из расчета не менее чем для 70% расчетного парка индивидуальных легковых автомобилей, в том числе в жилых районах – 25%, в промышленных и коммунально-складских зонах - 25%, в общегородских и специализированных центрах - 5% и в зонах массового кратковременного отдыха – 15%.

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

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

В настоящее время внутригородские пассажирские перевозки в городе Сарове осуществляются автобусным и легковым транспортом.

Организация работы общественного транспорта учитывает две категории передвижений, характеризующих дальностью поездок и неравномерностью потока по часам суток.

I категорию перевозок составляют трудовые передвижения к внеселитебным местам работы на промышленных объектах, удаленным на значительные расстояния из-за наличия санитарно-защитных зон. Данную категорию передвижения обслуживает ФГУП «РФЯЦ-ВНИИЭФ» с использованием ведомственного транспорта.

II категорию перевозок составляют передвижения внутри селитебной зоны. Это трудовые поездки обслуживающей группы населения и части градообразующей, которые имеют рабочие места на объектах приложения труда в селитебной части города Сарова. Данную категорию обслуживают

перевозчики, осуществляющие свою работу на муниципальной маршрутной сети города Сарова, в том числе и муниципальное предприятие МУП «Горавтотранс».

Третью категорию составляют передвижение внутри селитебной (жилой) зоны и к внеселитебным местам приложения труда. Кроме этого к ней относится культурно-бытовое обслуживание всего населения города.

Данную категорию транспортных передвижений обслуживают городские коммерческие структуры (маршрутные такси).

В городе оказываются транспортные услуги легкового такси (14 служб заказа такси). Эти меры полностью позволяют удовлетворять спрос населения города Сарова в транспортных услугах.

На 1 января 2016 года для организации транспортного обслуживания населения города Сарова функционировало 26 муниципальных маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа. Протяженность муниципальной маршрутной сети города Сарова составляет 343,9 км.

Реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа транспортом общего пользования размещается в постоянном доступе на официальном сайте Администрации г.Сарова.

Основную долю перевозок пассажиров по городу осуществляет МУП «Горавтотранс» - 89% имеет в распоряжении транспорт большой вместимости (ЛиАЗ 5256, номинальная вместимость – 117 мест (5 м.кв. на чел.). Всего в распоряжении предприятия 54 автобуса, общей вместимостью 5639 мест.

Данное предприятие осуществляет перевозки пассажиров по регулируемым тарифам с предоставлением всех льгот, предусмотренных для соответствующих категорий населения.

За год муниципальным общественным транспортом осуществляется перевозка основной части пассажиров. Интервалы движения в час пик составляют до 10 минут, в межпиковое время до 30 минут. Схема маршрута учитывает особенности пассажиропотоков в рабочие и выходные дни, летний и зимний периоды.

На базе МУП «Горавтотранс» функционирует автоматизированная радионавигационная система диспетчерского управления общественным пассажирским транспортом города Сарова. Данная система обеспечивает оперативное информирование органов власти о функционировании городского пассажирского транспорта, позволяет осуществлять автоматический контроль за движением транспортных средств на заданном маршруте и выдачу в автоматическом режиме сообщений об отклонениях от запланированного движения или нарушениях расписания движения автобусов. В настоящее время к аналогичной системе подключен транспорт и альтернативных перевозчиков (33 ед.).

По проведенным обследованиям пассажиропотоков на 17 социально-значимых маршрутах выяснилось, что не по всем направлениям (маршрутам) подвижной состав большой вместимости соответствует существующим потокам пассажиров и не все маршруты соответствуют существующим

пассажиropотокам. Пассажиropоток распределяется в течение суток очень неравномерно, максимум с 7-00 до 9-00 часов, минимум с 9-00 до 11-00 часов и после 20-00 часов, что подтверждается результатами проведения обследования пассажиropотока в 2014 году.

Кроме того, на муниципальной маршрутной сети функционируют два частных перевозчика, осуществляющих перевозки пассажиров 33 единицами транспорта по нерегулируемым тарифам. Их доля в перевозках составляет 16%. Данные перевозчики имеют подвижной состав преимущественно малой вместимости до 24 пассажиромест.

7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного движения.

В городе Сарове для осуществления пешеходного движения выполнены следующие мероприятия:

- в ходе застройки улиц предусмотрена сеть тротуаров;
- на территории жилой застройки с развитием микрорайонов одновременно создаются бульвары для осуществления пешеходного движения и прогулок проживающего там населения (МКР- 15, 16, 21, 22);
- на территории старой части города пешеходная улица Шевченко обеспечивает пешеходные коммуникации для жителей 11 кварталов территории жилой застройки старой части города;
- на территории МКР-12 для осуществления транспортных коммуникаций с МКР-15, 14, 16 создана пешеходная улица Некрасова;
- на территории МКР-14 (1-я и 2-я очереди строительства для организации пешеходного движения и прогулок населения создана пешеходная улица Юности);
- также обустроен тротуар для пешеходных прогулок до памятника природы регионального значения « Дальняя пустынка »;
- с целью пешеходного движения за период с 2009 года обустроены: Аллея в честь 55-летия города Сарова в МКР-16; Аллея в честь 65-летия Победы в МКР-21; Аллея в честь 70-летия Победы в сквере на проспекте Мира;
- выполнено обустройство пешеходного бульвара в зоне отдыха пруда «Боровое».

За последнее время резко возросла потребность в организации велосипедного движения. Большинство социально- значимых и торговых объектов обустроены стоянками для велосипедов. Ранее на пр.Мира разметкой выделялась полоса движения для велосипедистов. Специально созданная транспортная инфраструктура для велосипедного движения в городе Сарове отсутствует.

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

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

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

Для содержания и ремонта улично-дорожной сети города Сарова применяются:

- универсальные модернизированные коммунальные машины МКМ-1904 с широким набором навесного и съемного оборудования - 2 единицы;
- снегоуборочные шнекороторы - 14 единиц;
- мотофреза - 1 ед.;
- виброплита для ямочного ремонта покрытий и отмостки - 1 ед,
- передвижная электростанция- 1 ед.;
- каток ВОМАГ К-12, асфальтоукладчики- 2 ед., холодные фрезы- 2 ед.;
- пылесосы «КУМ 551», «НАКО-citiMaster 2000», ПУМ «Broddway Senior», погрузчики «ВОВСАТ-773», ТО-18, «Амкадор».

При капитальном ремонте объектов коммунальной инфраструктуры применяется тросовая установка для бестраншейной замены трубопроводов с гидравлическим разрушителем фирмы TRIC TOOLS (США). Также коммунальные службы имеют оборудование для поиска и точного определения течи и мест повреждения трубопроводов.

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

- уборочные комплексы на базе МТЗ-82.1 - 9 ед.;
- тракторные тележки 2- ПТС- 4,5 - 9 ед.;
- универсальные погрузчики «Bobcat» - 9 ед.;
- автосамосвалы ГАЗ- 3307 - 1 ед.;
- автосамосвалы ЗИЛ-130 - 1 ед.;
- бункеровозы-3 ед.;
- мусоровозы с задней загрузкой- 6 единиц.

9. Анализ уровня безопасности дорожного движения.

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

За период с 2009 по 2014 год в городе Сарове в результате ДТП погибли 19 человек и более 300 получили ранения. В 2015 году обстановка с

аварийностью на дорогах в городе Сарове ухудшилась, по сравнению с 2014 годом. Так количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях 4 человека.

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

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

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

- в соответствие с проектом организации дорожного движения своевременно наносится дорожная разметка на площади 8225 кв.м и протяженностью 144595 п.м;
- постоянно ведется работа по замене и установке дорожных знаков (до 500 шт. в год);
- с целью акцентирования внимания участников дорожного движения на пешеходных переходах у образовательных учреждений нанесена разметка краской в сочетании белого и желтого цвета, установлены знаки «Пешеходный переход» с повышенными светоотражающими свойствами;
- с целью ограничения скоростного режима постоянно проводится работа по устройству и ремонту искусственных неровностей;
- с целью пресечения выхода на проезжую часть в неполюженном месте - проводится работа по установке пешеходных ограждений - до 50 м в год;
- проводится работа по усовершенствованию светофорных объектов: все транспортные светофоры в Сарове- светодиодные, пешеходные светофоры - светодиодные, с анимацией, обратным отсчетом и звуковым сопровождением;
- вопросы безопасности дорожного движения постоянно рассматриваются на комиссии по безопасности дорожного движения – за год прорабатывается до 100 вопросов;
- проводится постоянная актуализация схемы организации дорожного движения в составе проекта по организации дорожного движения.

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

Оценка негативного воздействия на окружающую среду транспорта изучалась в рамках обследования состояния загрязнения атмосферного воздуха на территории города Сарова ФГБУ «Верхне-Волжское управление по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды» в 2010, 2012, 2015 годах.

Обследование атмосферного воздуха в г.Саров в 2015г. показало:

1. Уровень загрязнения воздуха г.Саров в период с мая по октябрь 2015г. по комплексному показателю загрязнения атмосферы $ИЗА_5$ из представленного ряда наблюдений ориентировочно оценивался как низкий. В число приоритетных примесей вошли взвешенные вещества, бензол, оксид углерода, диоксид азота, формальдегид.

2. В районе пересечения ул.Академика Сахарова и ул.Зеленая (т.1) уровень загрязнения воздуха по комплексному показателю загрязнения атмосферы $ИЗА_5$ ориентировочно оценивался как повышенный, в районе ул.Московская (т.2) и ул.Железнодорожная (т.3) – как низкий.

3. Загрязняющим веществом, превысившим $ПДК_{с.с.}$ и оказывавшим наибольшее влияние на качество воздуха в городе, были взвешенные вещества. Средняя за период обследования концентрация взвешенных веществ в целом по городу составила $2,0 ПДК_{с.с.}$. Средние за отчетный период концентрации остальных контролируемых примесей не превысили предельно допустимые нормы.

4. Всего за период обследования было зарегистрировано 24 случая кратковременного загрязнения воздуха города контролируемыми примесями, из них 10 случаев – взвешенными веществами, 6 случаев – этилбензолом, 4 случая – ксилолом, 3 случая – толуолом, 1 случай – диоксидом азота.

Максимальные из разовых концентрации достигли: взвешенных веществ – $4,8 ПДК_{м.р.}$, этилбензола – $4,5 ПДК_{м.р.}$, суммы ксилолов – $3,3 ПДК_{м.р.}$, толуола – $2,3 ПДК_{м.р.}$, диоксида азота – $1,4 ПДК_{м.р.}$, бензола – $1,0 ПДК_{м.р.}$.

5. Наблюдения 2015г. показали, что рост содержания в воздухе города взвешенных веществ, ксилола и толуола был отмечен в летний период наблюдений, диоксида азота и этилбензола – в мае.

6. По сравнению с 2010 и 2012гг. в отчетном году отмечено снижение уровня загрязнения атмосферного воздуха в г.Сарове. В 2010г. по комплексу контролируемых веществ уровень загрязнения воздуха ориентировочно характеризовался как низкий, в 2010г. и 2012г. – как повышенный, в 2015г. – снова как низкий.

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

1. Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания (ДВС) содержат около 200 компонентов. Углеводородные соединения отработавших газов,

наряду с токсическими свойствами, обладают канцерогенным действием (способствуют возникновению и развитию злокачественных новообразований). Таким образом, развитие транспортной инфраструктуры без учёта экологических требований существенно повышает риски увеличения смертности от раковых заболеваний среди населения.

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

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

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

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

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

11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры городского округа город Саров.

Генеральным планом города предусматривается развитие сложившейся структуры улично - дорожной сети города, строительство новых магистральных улиц, на расчетный период до 2025 года

Целью Программы является обеспечение комфортности жизнедеятельности населения города Сарова путем развития эффективной,

устойчиво функционирующей и доступной для жителей города транспортной инфраструктуры.

Для достижения поставленной цели необходимо решение следующих задач:

- создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация бесперебойного транспортного обслуживания населения, расширение зоны транспортной доступности;

- сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, и снижение количества дорожно-транспортных происшествий; сокращение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий; обеспечение безопасности жизни, здоровья граждан и их имущества;

- организация регулируемого парковочного пространства для увеличения пропускной способности улично-дорожной сети города Сарова.

12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры городского округа город Саров.

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

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ.
2. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ.
3. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
4. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».
5. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».
6. ФЗ от 13.07.2015 N 220-ФЗ « Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
7. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения».
8. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».
9. Постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 25.09.2007 № 74 Санитарные правила СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов».

10. Закон Нижегородской области от 02.02.2017 N 11-3 «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Нижегородской области».

11. Распоряжение Минтранса РФ от 31.01.2017 N НА-19-р « Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».

12. Генеральный план города Сарова Нижегородской области, утвержденный решением Городской Думы города Сарова от 08.09.2005 №126/4-ГД (с внесенными изменениями в 2010 году и в 2014 году).

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

а) безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории городского округа;

б) доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;

в) развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории города;

- г) развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;
- д) условия для управления транспортным спросом;
- е) создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;
- ж) создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
- з) условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
- и) эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

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

Приведенные в СП 42.13330.2011 нормативы являются основой для проектирования на всей территории Российской Федерации. Региональные нормативы градостроительного проектирования Нижегородской области устанавливают совокупность расчетных показателей минимально допустимого уровня обеспеченности объектами регионального значения и расчетных показателей максимально допустимого уровня территориальной доступности таких объектов для населения субъекта Российской Федерации, а именно Нижегородской области. Данные правила и нормативы не учитывают национальных и территориальных особенностей, плотности населения и системы расселения города Сарова.

Таким образом, в качестве предложения по совершенствованию правового обеспечения развития транспортной инфраструктуры на территории города Сарова рекомендуется разработать и утвердить местные нормативы градостроительного проектирования.

Нормативы градостроительного проектирования городского округа г.Саров установят совокупность расчетных показателей минимально допустимого уровня территориальной доступности объектов транспорта, путей сообщения местного значения, обеспеченность и предельные значения расчетных показателей максимально допустимого уровня территориальной доступности объектов в области автомобильных дорог.

Подготовка местных нормативов градостроительного проектирования будет осуществляться с учетом:

- 1) особенностей и специфики территории города Сарова;
- 2) природно-климатических условий города Сарова;
- 3) социально-демографического состава и плотности населения города Сарова;

- 4) планов и программ комплексного социально-экономического развития города Сарова;
- 5) предложений органов местного самоуправления и заинтересованных лиц.

II Прогноз транспортного спроса, изменения объемов, характера передвижения населения и перевозок грузов на территории города Сарова.

1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития городского округа.

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

Дальнейшее формирование городского округа Саров – это реализация потенциала ядерного и научно-исследовательского центров, инновационной активности организаций, рассмотрение возможностей и средств разрешения возникающих градостроительных проблем.

ЗАТО город Саров на современном этапе достиг такого уровня развития социально-экономического потенциала, что возникает необходимость расширения территориальных границ, которые уже не отвечают масштабам интенсивности прогресса развития, требующего дополнительных территориальных ресурсов.

Особо отмечается значимость основного градообразующего предприятия ФГУП «РФЯЦ - ВНИИЭФ». Эта значимость важна не только для города Сарова Нижегородской области, но и для России в целом с точки зрения ядерного щита.

Основная доля в объеме отгруженных товаров и услуг собственного производства приходится на градообразующее предприятие с численностью работающих около 18 тысяч человек или 41% от экономически активного населения города.

Основными направлениями деятельности предприятия на срок до 2025 года являются:

- деятельность в области обеспечения геополитических интересов Российской Федерации и поддержания её ядерного щита на количественном и тактико-техническом уровне, гарантирующем проведение политики ядерного сдерживания;

- развитие суперкомпьютеров и ГРИД–технологий в соответствии с решениями Комиссии при Президенте Российской Федерации по модернизации и техническому развитию экономики России;

- работы в интересах наукоемких инновационных отраслей экономики.

Федеральным законом Российской Федерации № 473-ФЗ от 29.12.2014 территории закрытых административно-территориальных образований отнесены к территориям, на которых могут создаваться территории опережающего социально-экономического развития, целью деятельности которых является формирование благоприятных условий для привлечения инвестиций, обеспечения ускоренного социально-экономического развития и создания комфортных условий для обеспечения жизнедеятельности населения.

Достичь опережающих темпов экономического развития на территории ЗАТО Саров возможно лишь при серьёзном преумножении общего трудового потенциала города, прежде всего в секторе высоких технологий.

Ежегодное омолаживание кадрового состава основного градообразующего предприятия ФГУП «РФЯЦ - ВНИИЭФ» за счет ввоза молодых специалистов составляет от 300 до 350 человек.

Потребность малого и среднего высокотехнологичного бизнеса сегодня – 100-120 специалистов в год. Основные специальности – инженерные и управленческие (конструкторы, программисты, руководители инновационных проектов).

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

В связи с этим возникает необходимость постоянного жилищного строительства (с ежегодным вводом в эксплуатацию жилья от 40 000м² до 60 000 м²) и сопутствующей социальной, транспортной и инженерной инфраструктурой, а для этого необходимы свободные территории как в пределах городской черты, так и за пределами периметра ЗАТО город Саров, пригодные для строительства жилья.

Основные проблемы и особенности ЗАТО город Саров.

1) Отсутствие свободной территорий (за исключением отдельных участков) в пределах городских границ под жилищное и прочее строительство.

2) Специфика города Сарова, как закрытого административно-территориального образования (ЗАТО) ограничивает возможность диверсификации его экономики.

3) Зависимость экономики от градообразующего предприятия ФГУП «РФЯЦ-ВНИИЭФ».

4) Значительная удаленность города Сарова от ближайших крупных региональных центров: расстояние до города Нижнего Новгорода и до города Саранска – около 200 км.

5) В части транспортной инфраструктуры город Саров имеет «депрессивное» местоположение на карте Нижегородской области – город расположен на окраине двух регионов, отсутствуют близлежащие крупные автомагистрали и железнодорожные развязки.

ЗАТО город Саров образовано в 1946 году как особо важный объект оборонного назначения для решения общегосударственных задач.

Земли ЗАТО город Саров в соответствии с их целевым назначением включают в себя «земли города» и «земли промышленности». Земли, занимаемые предприятиями и объектами, по ходу деятельности которых создано ЗАТО, находятся в федеральной собственности.

Земли ЗАТО город Саров, за исключением земель, находящихся в федеральной собственности, находятся в ведении органов местного самоуправления данного образования.

Градостроительная деятельность на территории ЗАТО город Саров осуществляется с учетом особенностей, установленных законодательством Российской Федерации.

Застройка города Сарова (земли города) и промышленной территории (земли промышленности) осуществляется по разным Генеральным планам, с учетом определения сфер взаимных интересов Российской Федерации и муниципального образования в градостроительной и других видах деятельности.

Перспективы развития транспортной инфраструктуры на период до 2025 года сформулированы с учетом тенденций и ограничений в его развитии, которые не были устранены, а некоторые из них еще более обострились.

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

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

3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

Автомобильный транспорт.

Генеральным планом города предусматривается дальнейшее развитие улично - дорожной сети города, строительство новых магистральных улиц, жилых улиц и дорог в производственных зонах.

Город Саров не имеет разветвленной сети внешних автодорог. Это объясняется отсутствием пригородной зоны, функции которой включены в черту города. Размещение зон отдыха, зон коллективных садов произведено на городских землях.

Для внешних междугородних связей используется автодорога (22 ОП РЗ 22К-0064 Выездное-Дивеево-Сатис) на г. Арзамас и г. Нижний Новгород южнее поселка Дивеево и через поселок Дивеево. Наличие одного КПП-3 (западное направление) для пропуска автотранспорта затрудняет въезд и выезд из города, особенно в выходные дни.

В целях реализации Генерального плана города Сарова, с учетом перспективного «северного направления развития жилищного строительства» (присоединяемые территории за пределами границ периметра города), а также для перераспределения транспортных потоков и организации движения автотранспорта выполнен или находится в стадии выполнения предусмотренный комплекс работ:

- в 2016 году завершено строительство магистральной улицы №203 на участке от пересечения улиц Раменской и Берёзовой до улицы №206 – внутренний подъездной путь к новому «Северному» КПП-4, с выходом в «Северный» район перспективной жилой застройки (присоединяемые территории);

- в 2016 году ФГУП «РФЯЦ-ВНИИЭФ» построено КПП-4 с обеспечением (в ближайшей перспективе) пропуска неограниченного потока автотранспорта в оба направления (въезд-выезд).

Существующее КПП-3 (западное направление) будет иметь второстепенное значение, что значительно разгрузит ул. Зернова – магистральную улицу общегородского значения;

- в 2016-2017 годах предусмотрено проектирование и строительство, за счет средств областного бюджета, внешней подъездной магистральной автодороги к новому «Северному» КПП-4. Эта магистраль будет продлена на северо-востоке до поселка Глухово (на автомагистраль Дивеево-Арзамас), в результате чего город получит прямую связь: г. Саров - г. Нижний Новгород, минуя поселки Цыгановка, Хвощево, Яковлевка, Дивеево, Елизарьево, Суворово. При этом расстояние до г. Нижнего Новгорода будет сокращено на 30 км.

Устройство нового КПП-4 в «Северном» районе города (основное направление территориального развития города по «селитебной (жилой)

зоне») и строительство внешней подъездной автодороги к КПП-4 будут служить транспортным выходом из города Сарова в северные районы Нижегородской области и позволит обеспечить возможность экстренной эвакуации населения города при возникновении чрезвычайных ситуаций, что отвечает требованиям ГО и ЧС.

Первоочередными мероприятиями по «Северному направлению перспективного развития жилищного строительства» являются:

- присоединение «северных территорий» (предусмотренных Генеральным планом города Сарова) и включение их в границы ЗАТО города Сарова в соответствии с указом Президента Российской Федерации;
- строительство внешней подъездной магистральной автодороги к новому «северному» КПП-4.

Также в городе Сарове необходимо строительство новой площадки для стоянки автобусов.

Железнодорожный транспорт.

Ввод железнодорожной линии в черту города осуществляется с восточной стороны через КПП-1 (восточное направление) и является тупиковым продолжением магистрали республиканского значения Москва-Первомайск.

Длина главного железнодорожного пути, по которому движется пассажирский поезд составляет 14 км.

Разветвлённая сеть тупиковых подъездных железнодорожных линий обслуживает промышленные объекты в промышленной зоне и объекты в коммунально-складской зоне, и осуществляет, в основном, грузовые перевозки.

В городе Сарове имеется пассажирский железнодорожный вокзал (на территории южного коммунально-промышленного района) – ветхое деревянное строение, не обеспечивающее нормальной работы служб из-за недостаточной площади помещений, который обслуживает одну пару поездов в сутки в направлении Москвы. Низкая платформа создает трудности при посадке – высадке пассажиров. Пассажиропоток в период январь- ноябрь 2016 года составил 44 026 чел.

В период с 2010 по 2013 гг. совместно с ОАО «РЖД» и Администрацией г. Сарова прорабатывался вопрос об открытии железнодорожной станции «Березино-2» на КПП-1. Были проведены совещания разных уровней, подписан Меморандум по результатам рабочего визита президента ОАО «РЖД», обследования инфраструктуры железнодорожного транспорта ФГУП «РФЯЦ-ВНИИЭФ», общественные слушания. Но в связи с обращением ветеранов города в различные структуры власти, реализация их была приостановлена. Изучение вариантов открытия железнодорожной станции (общего пользования) на территории города показало, что необходимым условием для этого является наличие железнодорожного пути соответствующего современным требованиям.

Стоимость работ по реконструкции существующего железнодорожного пути в ценах 2013 г.-2,5 млрд. руб. Ежегодно подаются заявки в ГК «Росатом» о финансировании указанных работ. На сегодняшний день решение о финансировании не принято.

Развитие железнодорожной сети в городе запланировано только в части грузовых перевозок.

Для обеспечения инженерными сооружениями, улучшающими работу наземного городского автотранспорта, Генеральным планом города предусмотрено строительство двух путепроводов:

- на продолжении пр. Ленина (в районе Комсомольской площади) с выходом на дорогу Варламовскую;
- на продолжении новой восточной магистрали, ограничивающей с восточной стороны проектные МКР-1А, 1Б, с выходом на существующую магистральную дорогу (до КПП-1) и далее в промышленную зону №1.

В целях реализации Генерального плана города Сарова, а также для перераспределения транспортных потоков и организации движения автотранспорта в районе железнодорожного вокзала, на территории южного коммунально-промышленного района, выполнен комплекс работ:

- реконструирована ул. Железнодорожная (улица №122, 2008 год);
- реконструирован пр. Музрукова на участке от ул. Димитрова до оси улицы Железнодорожной (2012 год);
- построена транспортная перемычка – продолжение ул. Силкина с выходом на дорогу Варламовскую (2009-2010 годы) – дорога Боровая;
- построена транспортная перемычка – продолжение дороги Малая Коммунальная с выходом на шоссе Южное (2009 год).

На пересечении дорог с железнодорожной линией организованы переезды.

В районе существующего железнодорожного вокзала создан транспортный узел в одном уровне с организацией одностороннего движения по участку дороги Варламовской, параллельной ул. Железнодорожной.

Одними из первоочередных мероприятий на ближайшие 5-7 лет являются:

- строительство путепровода на продолжении пр. Ленина с выходом на дорогу Варламовскую;
- строительство путепровода на продолжении новой восточной магистрали, ограничивающей с восточной стороны проектные МКР-1А, 1Б в «Центральном» районе города, с транспортно-пешеходным мостом через реку Сатис, с организацией железнодорожного переезда через железнодорожную линию, с выходом на существующую магистральную дорогу (до КПП-1) и далее – в промышленную зону №1.

Для приёма и отправки пассажирских поездов предусмотрено строительство нового железнодорожного вокзала на предоставленном ФГУП «РФЯЦ-ВНИИЭФ» земельном участке (как вариант) в приближении к вновь построенной транспортной перемычке – дороге Боровой.

При этом необходимо устройство высокой платформы, удобной для посадки-высадки пассажиров.

4. Прогноз развития дорожной сети городского округа.

Анализ сложившегося транспортно-планировочного состояния города Сарова показал, что город имел два этапа проектирования.

Для старой части города характерна прямоугольная система улиц, образующая кварталы, площадью от 3 до 10 га в капитальной многоквартирной жилой застройке и от 1 до 6 га в сохраняемой индивидуальной жилой застройке.

При этом плотность уличной сети высокая и составляет 9,3 км/км².

Модулем застройки новых северо-западных районов города является микрорайон. Это повлияло и на структуру уличной сети, которая формировала микрорайоны.

Показатель плотности в этой части города значительно ниже и составляет 3,5 км/км². Характерной особенностью города Сарова является разобщенность его планировочной структуры – значительная удаленность мест приложения труда, имеющих санитарно-защитные зоны (СЗЗ), от мест проживания.

Кроме этого в городскую черту включены:

- аэропорт;
- «Свято-Успенский мужской монастырь. Саровская пустынь» (с 2006 года);
- городские зоны отдыха;
- зоны коллективных садов;
- гаражные кооперативы.

Все перечисленные факторы повлияли на то, что в городе Сарове имеет место разветвленная сеть городских улиц и дороги большой протяженности.

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

Выделены транспортные магистрали с организацией движения по ним общественного пассажирского транспорта:

В «Центральном» районе города: ул. Академика Харитона; пр. Мира; ул. Шверника; ул. Бессарабенко; пр. Ленина; ул. Силкина.

В «Заречном» районе города: ул. Зернова; пр. Музрукова; ул. Советская; ул. Московская; ул. Арзамасская; ул. Курчатова; ул. Маяковского;

ул. Берёзовая; ул. Раменская; ул. Кирова; ул. Балыковская; ул. Дорожная; ул. Московская; ул. Менделеева; ул. Садовая; ул. Димитрова.

В «Северном» районе города: ул. Нижегородская; ул. Энтузиастов.

Магистральная улично-дорожная сеть ориентирована на городские автодороги в направлении промышленных объектов, в зоне отдыха, в зоне коллективных садов, на КПП-1; КПП-3; КПП-5.

Характеризуя техническое состояние улично-дорожной сети города нужно отметить, что в настоящее время большинство улиц, особенно в старой квартальной застройке, требуют капитального ремонта с реконструкцией (расширением) проезжей части в свете современных требований.

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

Инженерные сооружения (мосты, плотины, дамбы) имеют проезжую часть меньшую, чем на подводящих магистралях.

Сужение проезжей части приводит к снижению пропускной способности магистралей, а следовательно к пробкам в «час-пик».

На проектные решения улично-дорожной сети, принятые в Генеральном плане города Сарова, повлияли следующие факторы:

- 1) направления развития города («Западное», «Юго-восточное», «Северное» - в пределах периметра города и за пределами периметра города – присоединяемые территории);
- 2) сложившаяся улично-дорожная сеть города;
- 3) местоположения основных объектов тяготения (места проживания, места приложения труда, места быта и отдыха, места исторических объектов, в том числе - памятник исторического и культурного наследия федерального (общероссийского) значения Монастырский комплекс «Саровская пустынь» - «Свято-Успенский мужской монастырь Саровская пустынь»);
- 4) ввод внешних транспортных коммуникаций в границы города.

Генеральным планом города Сарова предусмотрено упорядочение системы магистральных улиц и дорог и в целом улично-дорожной сети города.

Выделены три главные транспортные артерии города, связывающие между собой три перспективных района города: «Северное», «Западное», «Юго-восточное» направления развития жилищного строительства.

Первая транспортная артерия формируется по пр. Музрукова – ул. Московской и её продолжению – ул. Нижегородской (улице №200).

Вторая транспортная артерия проходит по пр. Ленина – ул. Бессарабенко – Комсомольской площади – с дальнейшим выходом на дорогу Варламовскую через железную дорогу по проектному путепроводу в промзону №1.

Третье направление обеспечит проектная городская автомагистраль, проложенная в восточной части города, с севера на юг, ограничивающая с восточной стороны промплощадку №21 и проектные МКР-1А, 1Б.

Вдоль восточной автомагистрали предполагается концентрация прохождения всех видов коммуникаций для «Северного» района перспективной жилой застройки.

Все три направления ориентированы в промзоны и должны обеспечить пропуск всех видов транспорта в «час-пик».

Для этого предусмотрена реконструкция (расширение) существующих улиц и строительство новых улиц, составляющих эти направления, реконструкция (расширение) существующих транспортно-пешеходных мостов, строительство новых инженерных сооружений (железнодорожных переездов, транспортно-пешеходных мостов, пешеходных мостов, путепроводов, транспортных развязок).

В широтном направлении – это:

- улица Академика Харитона - магистральная улица общегородского значения;
- улица №125 - магистральная улица районного значения;
- улица Железнодорожная (улица №122) - магистральная улица общегородского значения;
- ул. Берёзовая - магистральная улица районного значения.

В меридиальном направлении – это:

- ул. Нижегородская (улица №200) - магистральная улица общегородского значения;
- ул. №203 - магистральная улица общегородского значения (продолжение ул. Раменская с выходом на новое «Северное» КПП №4);
- восточная проектная городская магистраль (восточнее МКР – 1А, 1Б);
- ул. Семашко - магистральная улица районного значения;
- пр. Музрукова - магистральная улица общегородского значения;
- проектная ул. Академика Негина (бывшая улица Тургенева и Володарского) - магистральная улица районного значения;
- ул. Менделеева (участок) - магистральная улица районного значения;
- ул. Садовая (участок - улица местного значения и участок – улица районного значения);
- ул. Академика Сахарова - улица местного значения с односторонним движением транспорта;
- пр. Октябрьский - магистральная улица районного значения;
- ул. Победы – улица местного значения;
- улица №123 - магистральная улица районного значения с организацией автобусного движения;
- проектный путепровод – на продолжении пр. Ленина с выходом на дорогу Варламовскую.

Наряду с новым строительством и реконструкцией Генеральным планом города Сарова предусмотрены этапы реставрационно-восстановительных работ памятников Саровской пустыни.

Монастырский комплекс «Саровская пустынь» располагается в исторической зоне города (в границах особо охраняемых территорий).

Полное восстановление «Саровской пустыни» предполагается осуществить в пределах периметра монастырского комплекса.

В планировочном отношении монастырский комплекс занимает центральное положение в городе Сарове и поэтому, активно влияет на архитектурно-пространственное и транспортно-планировочное решение центра города.

В настоящее время через монастырский комплекс в широтном направлении проходит пр. Мира (магистральная улица общегородского значения), по которому осуществляется интенсивное транспортное движение всех видов.

С реконструкцией монастырского комплекса связано в первую очередь изменение в части организации транспортно-пешеходных связей прилегающих районов города («Центрального» и «Заречного») между собой, с «Северным» районом перспективной жилой застройки и с промышленной зоной, так как по Генеральному плану города Сарова предусмотрено закрытие движения городского транспорта по пр. Мира (на участке: от пр. Октябрьский до пр. Музрукова, в пределах Монастырского комплекса), организация пешеходной улицы с обеспечением возможности проезда только технологического транспорта и спецтранспорта, обслуживающего монастырский комплекс.

Для перераспределения транспортного потока с закрываемого участка пр. Мира в обход монастырского комплекса, Администрацией города Сарова выполнен комплекс работ по объектам транспортной инфраструктуры:

- реконструирован транспортно-пешеходный мост через реку Сатис по пр. Музрукова (2007-2008 г.г.);
- реконструирован транспортно-пешеходный мост через реку Саровка (2008 г.);
- реконструирована ул. Железнодорожная (улица № 122, 2008 год);
- реконструирована улица № 123, с организации автобусного движения, на участке: от пр. Мира до ул. Железнодорожной (2008-2009 г.г.)
- реконструирован транспортно-пешеходный мост (1-ая очередь строительства) через реку Сатис по ул. Академика Харитона с подъездными путями (2012 год);
- реконструирован пр. Музрукова на участке: от ул. Димитрова до оси улицы Железнодорожной (2012 год);
- построена транспортная перемычка – продолжение ул. Силкина с выходом на дорогу Варламовскую, с организацией железнодорожного переезда (2009-2010 годы) – дорога Боровая;
- построена транспортная перемычка – продолжение дороги Малая Коммунальная с выходом на шоссе Южное, с организацией железнодорожного переезда (2009 год);
- выполнены проектно-изыскательские работы на 2-ую очередь реконструкции транспортно-пешеходного моста через реку Сатис по ул.

Академика Харитона. Финансирование 2-ой очереди реконструкции моста отсутствует;

- в стадии строительства транспортно-пешеходный мост через реку Сатис от ул. Давиденко до ул. Академика Сахарова с подъездными путями (2016-2017 г.г.);

- выполнены проектно-изыскательские работы на реконструкцию (расширение) ул. Академика Харитона на участке: от ул. Академика Сахарова до пр. Ленина.

Систему главных магистралей города дополняют:

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

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

Проектная магистральная улично-дорожная сеть в городе Сарове характеризуется следующими показателями:

- плотность в селитебной (жилой) части города составляет – 3,70 км/км²;

- удельный вес в улично-дорожной сети в плане города составляет 11%.

Первоочередными мероприятиями по формированию магистральной улично-дорожной сети города являются:

- строительство транспортно-пешеходного моста через реку Сатис от ул. Давиденко до ул. Академика Сахарова с подъездными путями;

- 2-ая очередь реконструкции транспортно-пешеходного моста через реку Сатис по ул. Академика Харитона с подъездными путями;

- выполнение проектно-изыскательских работ и строительство улицы №132 – ул. Академика Негина (продолжение ул. Володарского на участке: от ул. Менделеева до ул. Димитрова) со строительством транспортно-пешеходного моста через реку Сатис;

- завершение строительства улицы №203 (подъездной улицы к «Северному» КПП №4) в сентябре 2016 года;

- реконструкция (расширение) ул. Академика Харитона на участке: от пр. Октябрьская до пр. Ленина;

- выполнение проектно-изыскательских работ и строительство магистральных улиц, прилегающих к кварталам 1, 2, 3 МКР-22, к кварталам 6 и 7 МКР-21, к кварталу 9 МКР-21, к МКР – 1А, 1Б;

- реконструкция (расширение) ул. Берёзовой;

- реконструкция (расширение) ул. Семашко.

5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.

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

6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.

Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения на территории города Сарова будут способствовать решению такой важной социально-экономической задачи, как сохранение жизни и здоровья людей от дорожно-транспортных происшествий к 2025 году на 6 человек (30%) по сравнению с периодом с 2009 по 2014 год.

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

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

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

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

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

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

Утверждение и внедрение мероприятий Программы позволит увеличить количество построенных и отремонтированных дорог на территории муниципального образования города Сарова, создаст условия для снижения риска возникновения дорожно-транспортных происшествий на территории

муниципального образования, комфортного проживания граждан, повышения эффективности оперативного использования сил и средств, направленных на снижение аварийности.

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

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

IV Варианты развития транспортной инфраструктуры города, их укрупненная оценка.

Город Саров – город науки, истории, культуры, православия, с присущими ему специфическими чертами и особенностями, один из 4-х городских округов Нижегородской области с численностью населения 95 065 человек и со статусом закрытого административно-территориального образования (ЗАТО).

Территория и границы ЗАТО были определены исходя из особого режима безопасного функционирования предприятий и объектов, а также с учетом потребностей развития.

ЗАТО город Саров расположено на землях двух субъектов Российской Федерации: Нижегородской области (5% территории) и Республики Мордовия (95% территории), находится в административном подчинении Нижегородской области.

Общая площадь земель в границах ЗАТО город Саров составляет 235,31 км² (или 23531 га), из которых: 9% селитебная (жилая) зона; 27% рекреационная зона, 3% коммунально-складская зона; 1% земли транспорта; 60% промышленная зона (федеральные земли в ведении ФГУП «РФЯЦ-ВНИИЭФ»).

Площадь городских земель составляет 94,5 км² (или 9450 га) – 40%.

Указом Президента Российской Федерации от 24 марта 2006 года № 251 утверждены границы закрытого административно-территориального образования города Сарова Нижегородской области.

Располагая территорией почти в 9450 га, город имеет ограниченные возможности для расширения и резервирования земель для застройки. Крупные лесные массивы (ранее входившие в состав Мордовского государственного природного заповедника имени Г.П. Смидовича) образуют неприкосновенные заповедные лесные зоны, составляющие большую половину городских земель и являются «Лесопарком города Сарова Нижегородской области». Леса, в границах ЗАТО город Саров, выполняют

также исключительно важную роль в обеспечении экологической безопасности населения города и создании безопасных условий для научно-исследовательской деятельности государственного градообразующего предприятия ФГУП «РФЯЦ-ВНИИЭФ».

Исторически сложилось так, что жилые районы города сформировались по берегам рек. Поймы рек, являющиеся «лёгкими города» служат зелёной естественной разделительной полосой между жилыми районами города. Пойма и монастырский комплекс «Саровская пустынь» определяют главное ядро, вокруг которого формируется вся территория центральной части города, являясь городским центром не только в силу административного, но и территориального положения.

Основные планировочные ограничения – административная граница ЗАТО город Саров, существующие санитарно-защитные и охранные зоны (СЗЗ, ВОЗ и др.).

Все перечисленные характерные особенности существенно отразились на современной застройке города.

Перспективное развитие муниципального образования – городского округа город Саров (далее – город Саров) осуществляется в соответствии с основным градостроительным документом территориального планирования – Генеральным планом города Сарова (с расчетным сроком до 2025 года), утверждённым решением Городской Думы города Сарова от 08.09.2005 № 126/4-ГД с изменениями и дополнениями.

Территории для развития города Сарова, предусмотренные действующим Генеральным планом города Сарова (с внесенными изменениями в 2010 году), реализованы не в полном объеме.

На сегодняшний день предлагается вариант развития транспортной инфраструктуры:

Для развития «селитебной (жилой) зоны» планируется использование территории в пределах границ городского округа:

- Западное направление развития жилищного строительства – квартал 9 МКР-21 (участок №17 согласно изменениям в Генеральный план города в 2010 году), общей площадью 9 га;

- Юго-восточное направление развития жилищного строительства – МКР-1А, 1Б (участок №7 согласно изменениям в Генеральный план города в 2010 году), общей площадью 101 га;

- Западное направление и северное направление развития жилищного строительства – первые линии участков в зонах коллективного садоводства (участки №18 согласно изменениям в Генеральный план города в 2010 году);

Для развития «селитебной (жилой) зоны» не использованы территории за пределами границ периметра города:

- Северное направление развития жилищного строительства – присоединяемые «северные территории», общей площадью 687 га и площадью застройки около 350 га (в красных линиях).

Изменение (расширение) границ ЗАТО город Саров осуществляется с целью создания условий, необходимых для решения вопросов социально-

экономического развития ЗАТО город Саров на среднесрочную (10-15 лет) и долгосрочную (30 лет) перспективу.

Присоединение «северной территории» и реализация Проекта по строительству жилья потребует обеспечения жителей «северного» района города объектами социально-культурного и коммунально-бытового назначения, объектами инженерной и транспортной инфраструктуры.

Так же необходимо развивать улично- дорожную сеть уже существующих микрорайонов городского округа. В частности в МКР 14,15,16 21,22.

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

Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры.

Реализация всех мероприятий Программы позволит достичь следующих результатов, выраженных в целевых индикаторах:

Наименование целевых показателей (индикаторов) программы	Единица измерения	2016 год, оценка	Значения показателей								
			Годы реализации программы								
			2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения	км	156,8									
Протяженность построенных автомобильных дорог	км		1,37	0,300		0,955	0,200	3,020			16,75
Протяженность отремонтированных дорог	км			0,639	2,280	1,320	2,200	5,000			0,600
Обеспеченность транспортного обслуживания населения	%		100	100	100	100	100	100	100	100	100
Количество дорожно-транспортных происшествий из-за			0	0	0	0	0	0	0	0	0

сопутствующих дорожных условий на сети дорог федерального, регионального и межмуниципального значения	шт.										
---	-----	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Организация транспортного обслуживания города.

Городской транспорт.

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

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

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

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

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

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

В основе концепции развития общественного пассажирского транспорта в городе Сарове лежит тот факт, что с основным направлением его развития в «Северном» направлении потребуются более емкий подвижной состав, так как значительно увеличивается удаленность мест проживания от мест приложения труда, и экологически чистые виды транспорта (как вариант – использование в перспективе троллейбуса для внутриселитебных перевозок).

Существующий автобусный транспорт будет развиваться.

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

Мероприятия «Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа город Саров Нижегородской области до 2025 года» (далее – Программы) подготовлены в соответствии с Генеральным планом города Сарова Нижегородской области, утвержденным решением Городской Думы города Сарова от 08.09.2005 №126/4-ГД (в пределах утвержденного расчетного срока – до 2025 года), с учетом внесённых изменений в Генеральный план города Сарова в 2010 году и в 2014 году, и в соответствии с документацией по планировке территории (проекты застройки, проекты планировки и проекты межевания микрорайонов и кварталов) с прилегающими улицами.

Территория ЗАТО город Саров (далее - город Саров), в силу его закрытости, ограничена охраняемым периметром.

В ближайшее время территория города Сарова сохраняется в пределах существующих границ и составляет 94,5 км² (или 9450 га.).

Максимально используются внутренние территориальные резервы в границах периметра города, в том числе, земельные участки, свободные от прав третьих лиц и пригодные для жилищного строительства, количество которых ограничено. В рамках расчетного срока Генерального плана города Сарова до 2025 года предусмотрено главное направление территориального развития города по «селитебной (жилой) зоне» на север, за пределами охраняемого периметра города. Предусмотрено увеличение территории города Сарова до 101,37 км² (или 10137 га.).

Общая площадь присоединяемой «северной территории», предусмотренной действующим Генеральным планом города Сарова, составляет 687 га, из которых 630 га территориально относится к Нижегородской области, 57 га – к Республике Мордовия.

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

Внесение изменений в границы ЗАТО город Саров за счёт присоединения территории, примыкающей к северной границе ЗАТО город Саров, будет осуществлено на основании Указа Президента Российской Федерации «О внесении изменений в описание границ закрытого административно-территориального образования – города Сарова Нижегородской области,

утверждённое Указом Президента Российской Федерации от 24 марта 2006 г № 251».

Проект Указа подготовлен Госкорпорацией «Росатом».

В соответствии с Генеральным планом города Сарова 2005 года (с изменениями в 2010 и в 2014 годах) разработана документация по планировке территории (проекты застройки, проекты планировки и проекты межевания) микрорайонов и кварталов с прилегающими улицами и проектная документация.

Генеральным планом города Сарова предусмотрено необходимое совершенствование и развитие планировочной структуры, улично-дорожной сети и транспорта:

- формирование транспортной инфраструктуры, транспортных и функциональных связей «Северного» района перспективной жилой застройки с существующим городом и областью, удобных транспортных и пешеходных связей со всеми территориальными зонами города;

- организация рационального и удобного обслуживания районов города, жилых микрорайонов и кварталов, технических районов и кварталов, городских и районных центров, городских зон отдыха;

- строительство (реконструкция) транспортно-пешеходных мостов с подъездными путями и пешеходных мостов через реки Сатис и Саровка, путепроводов с организацией железнодорожных переездов;

- строительство внутренних и внешних магистральных подъездных дорог к новому «Северному» КПП №4.

Практически на всех городских планировочных направлениях в Генеральном плане заложены дублёры автомагистралей, полукольцевые и хордовые связи – это позволит в будущем решать важнейшую стратегическую проблему, связанную с транспортом.

В жилищном строительстве на ближайшие 5-8 лет приоритет отдается более интенсивному освоению существующих территорий на основе реконструкции, модернизации застройки и сноса ветхого жилья.

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

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

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

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

Целью программы является развитие транспортной инфраструктуры города, обеспечивающей повышение доступности и безопасности услуг транспортного комплекса для населения города Сарова.

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

В рамках Программы предусмотрено:

1. Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения

Расчет показателя производится по формуле:

$$S_{\text{отрем. дор. местн. зн.}} = S_{\text{дор. отв. норм. треб.}} + S_{\text{дор. прив. в норм. сост.}}$$

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

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

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

2. Строительство автомобильных дорог общего пользования местного значения:

Расчет показателя производится по формуле:

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

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

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

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

В рамках реализации настоящей Программы не предполагается проведение институциональных преобразований. Структура управления, а также характер взаимосвязей при осуществлении деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

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

Предложения по совершенствованию правового и информационного обеспечения развития транспортной инфраструктуры на территории города Сарова.

Работа по совершенствованию информационного обеспечения развития транспортной инфраструктуры города Сарова направлена на :

- оперативное обеспечение граждан и юридических лиц, иных пользователей объектами инженерной транспортной инфраструктуры достоверной и актуальной информацией о современном состоянии транспортной инфраструктуры, о перспективах и планах ее развития;

- своевременное оповещение пользователей объектами транспортной инфраструктуры о введении режимов ограничения и запрета движения по автомобильным дорогам общего пользования местного значения, о состоянии их аварийности, об адресном расположении мест проведения земляных работ в границах автомобильных дорог, о возможных маршрутах объезда, о местах парковок и работе стоянок автотранспортных средств, о предстоящих событиях в области дорожного строительства и реконструкции;

- информирование граждан о действующих нормативных правовых актах в области организации дорожной деятельности и транспортной безопасности;

- подготовку и проведение публичных слушаний и общественных обсуждений программ и планов по стратегическому развитию объектов транспортной инфраструктуры;

- обеспечение взаимодействия органов власти, владельцев объектов транспортной инфраструктуры, населения, общественных организаций, средств массовой информации по наиболее актуальным вопросам развития транспортной инфраструктуры;

- информирование граждан о результатах контроля сохранности автомобильных дорог общего пользования местного значения;

- информирование пользователей автомобильных дорог общего пользования местного значения по вопросам транспортной безопасности.

С целью совершенствования информационного обеспечения развития транспортной инфраструктуры города Сарова предлагается реализация следующих мероприятий:

1. Обеспечение своевременного и систематического размещения информации в области организации дорожной деятельности и развития транспортной инфраструктуры на сайте Администрации г.Саров;

2. Проведение круглых столов, видеоконференций с участием СМИ, общественных организаций по вопросам развития транспортной инфраструктуры;

3.Продолжить положительную практику принятия решений по вопросам организации дорожного движения с учетом решений Комиссии по безопасности дорожного движения при Администрации г.Саров;

4.Обеспечение систематического размещения информации в области организации дорожной деятельности в печатных средствах массовой информации;

5. Обсуждение с общественными организациями и реализация мероприятий по развитию велосипедного движения, созданию необходимой для этого транспортной инфраструктуры;

6. Проработка вопроса о создании информационного ресурса « Дороги без проблем» или « Убитые дороги» с целью получения обратной связи от населения о наиболее проблемных участках автомобильных дорог города Сарова;

7. Проведение и освещение публичных слушаний по вопросам развития транспортной инфраструктуры города Сарова.

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

В качестве дополнительных предложений по совершенствованию информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры рекомендуется создание и внедрение автоматизированных информационных систем обеспечения градостроительной деятельности в городе Сарове (далее – ИСОГД), обеспечение актуализации базы пространственных данных о современном и планируемом состоянии территории в векторном электронном виде во взаимосвязи с документами и процессами предоставления муниципальных услуг. Внедрение стандартов и инструментов контроля качества и взаимосвязанности решений градостроительной документации.