



АДМИНИСТРАЦИЯ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ  
ВЯЗНИКОВСКИЙ РАЙОН  
ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ

**П О С Т А Н О В Л Е Н И Е**

23.05.2018

№ 526

*Об утверждении муниципальной программы «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования «Город Вязники» на 2019 - 2030 годы»*

Руководствуясь статьей 33 Устава муниципального образования Вязниковский район Владимирской области, **п о с т а н о в л я ю**:

1. Утвердить муниципальную программу «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования «Город Вязники» на 2019-2030 годы» согласно приложению.
2. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на заместителя главы администрации района по вопросам жизнеобеспечения и строительства.
3. Постановление вступает в силу со дня его официального опубликования.

Исполняющий обязанности  
главы местной администрации

А.В. Рыжиков

Приложение  
к постановлению администрации района  
от 23.05.2018 № 526

Муниципальная программа  
«Комплексное развитие транспортной инфраструктуры  
муниципального образования «Город Вязники» на 2019-2030 годы»

1. Паспорт муниципальной программы  
«Комплексное развитие транспортной инфраструктуры  
муниципального образования «Город Вязники» на 2019-2030 годы»

Наименование программы	Муниципальная программа «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования «Город Вязники» на 2019 – 2030 годы» (далее – программа)
Основание для разработки программы	- Градостроительный кодекс Российской Федерации; - Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; - Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; - Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»; - Федеральный закон от 29.12.2014 № 456 – ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»; - постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»; - постановление Правительства Российской Федерации от 09.02.2016 № 87 «О внесении изменения в положение о Министерстве транспорта Российской Федерации»
Заказчик программы и его место расположения	Администрация муниципального образования Вязниковский район Владимирской области: 601443, Владимирская область, город Вязники, улица Комсомольская, дом 1
Основной разработчик программы и его место расположения	Администрация муниципального образования Вязниковский район Владимирской области: 601443, Владимирская область, город Вязники, улица Комсомольская, дом 1

<p>Цели и задачи программы</p>	<p>Целями программы являются:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры муниципального образования «Город Вязники»;</li> <li>- повышение уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.</li> </ul> <p>Для достижения указанных целей необходимо решение основных задач:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;</li> <li>- организация мероприятий по развитию и совершенствованию автомобильных дорог местного значения;</li> <li>- организация мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на территории городского поселения, а также формированию безопасного поведения участников дорожного движения и предупреждению дорожно-транспортного травматизма.</li> </ul>
<p>Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры</p>	<p>Технико-экономические показатели:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, %;</li> <li>- доля муниципальных автомобильных дорог, в отношении которых проводились мероприятия по зимнему и летнему содержанию дорог, %;</li> <li>- количество километров отремонтированных автомобильных дорог общего пользования местного значения, км;</li> <li>- количество капитально отремонтированных искусственных сооружений (мостов), ед.;</li> <li>- количество спроектированных и устроенных тротуаров;</li> <li>- количество паспортизированных участков дорог общего пользования местного значения, ед.</li> </ul> <p>Финансовый показатель: снижение расходов на ремонт и содержание автомобильных дорог.</p> <p>Социально-экономические показатели:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- обеспеченность населения поселения доступными и качественными круглогодичными услугами транспорта, %;</li> <li>- количество дорожно-транспортных происшествий, произошедших на территории поселения, ед.;</li> <li>- количество погибших и тяжело пострадавших в результате ДТП на территории поселения, чел.</li> </ul>

Сроки и этапы реализации программы	Срок реализации программы – 2019 – 2030 годы, в 2 этапа: 1 этап – с 2019 по 2020 годы; 2 этап – с 2021 по 2030 годы.
Укрупненное описание запланированных мероприятий программы	- разработка проектно-сметной документации на ремонт и реконструкцию существующих дорог; - реконструкция существующих дорог; - ремонт и капитальный ремонт дорог; - разработка и реализация проекта организации дорожного движения.
Объемы и источники финансирования программы	Общие затраты на реализацию Программы определены утвержденным постановлением администрации Вязниковского района Владимирской области от 28.11.2016 № 1008 «Об утверждении муниципальной программы «Дорожное хозяйство муниципального образования «Город Вязники» на 2017 – 2019 годы».
Ожидаемые результаты реализации программы	- повышение качества, эффективности и доступности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности городского поселения; - обеспечение надежности и безопасности системы транспортной инфраструктуры; - снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровья населения; - повышение безопасности дорожного движения.
Контроль за исполнением программы	Заместитель главы администрации района по вопросам жизнеобеспечения и строительства

## 2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

### 2.1 Анализ положения Владимирской области в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения муниципального образования «Город Вязники» в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

#### Анализ транспортной инфраструктуры Владимирской области

Во Владимирской области довольно хорошо развита транспортная инфраструктура, что способствует развитию внешних связей. По территории области проходят три железнодорожные магистрали, соединяющие Москву с другими регионами: Москва–Александров–Ярославль–Архангельск, Москва–Муром–Казань–Екатеринбург–Тюмень–Омск, и далее в Восточную Сибирь Дальний Восток и Москва–Владимир–Нижний Новгород–Киров–Пермь–Екатеринбург.

Густота железнодорожных путей общего пользования во Владимирской области составляет 317 км на 10 тыс. кв. км территории, что существенно выше,

чем по России в целом (50) и в ЦФО (261). По этому показателю область занимает 6-е место в России.

Густота автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием во Владимирской области составляет 194 км на 1 тыс. кв. км территории, что также значительно выше, чем по России в целом (38). По плотности автомобильных дорог область занимает 23-е место среди всех регионов. Автодороги соединяют Москву с восточными регионами страны.

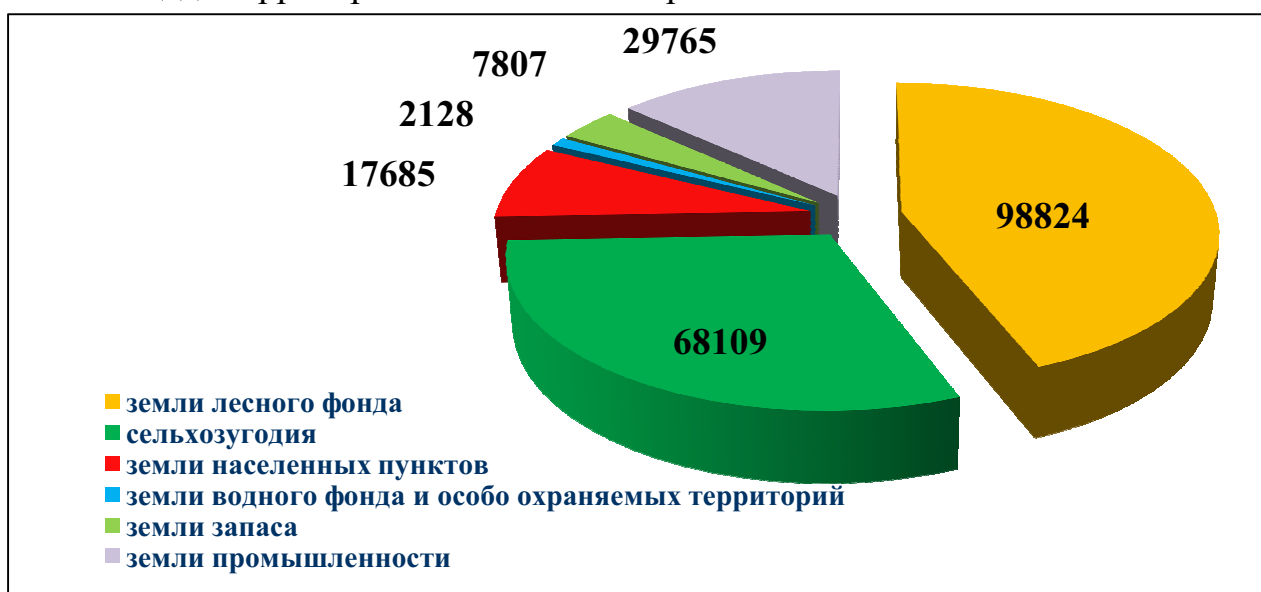
## 2.2. Анализ Положения муниципального образования «Город Вязники» в структуре пространственной организации Российской Федерации

Анализ положения Вязниковского района в структуре пространственной организации Российской Федерации.

Вязниковский район с центром в городе Вязники расположен в северо-восточной части Владимирской области.

В состав территории Вязниковского района входят семь муниципальных образований: «Город Вязники», поселок Мстера, «поселок Никологоры», Степанцевское, Паустовское, Октябрьское, Сарыевское.

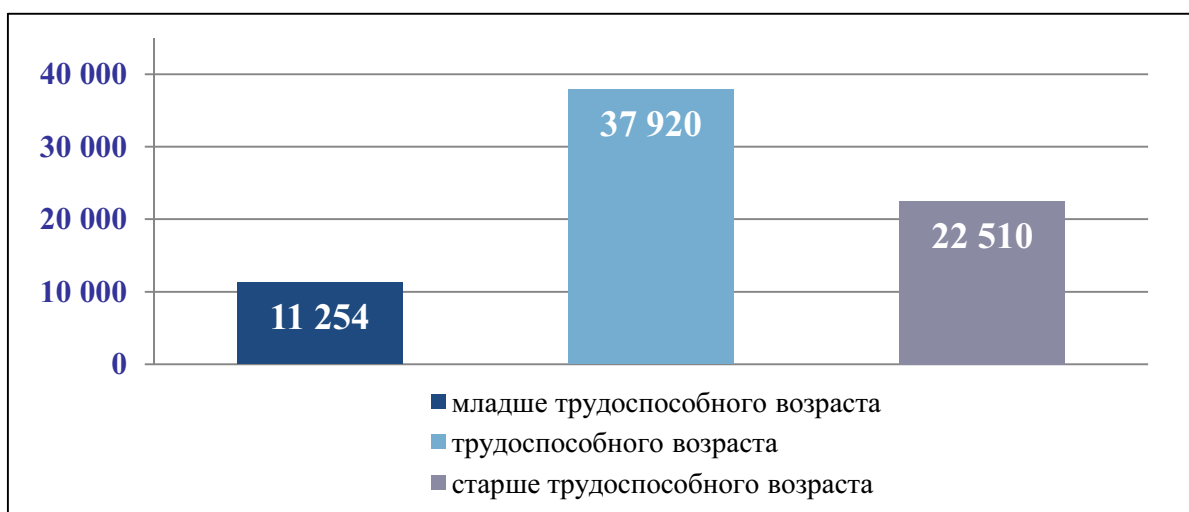
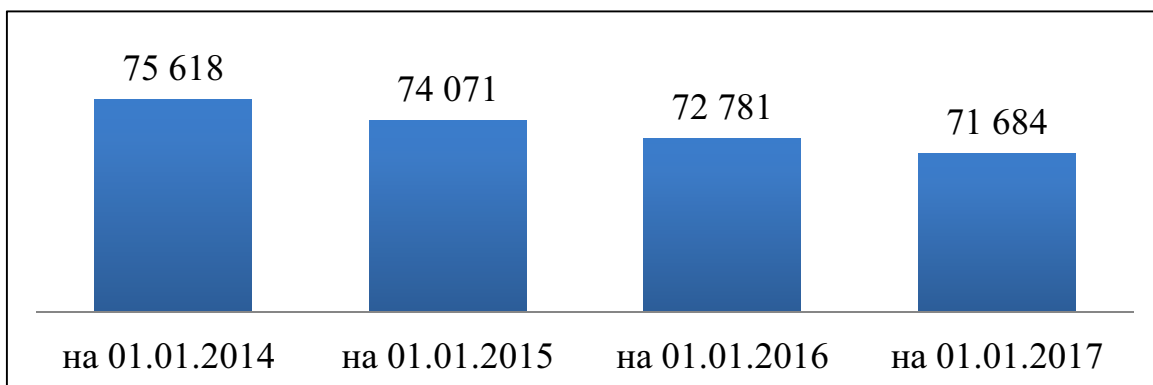
Площадь территории Вязниковского района составляет 224 318 га.



Вязниковский район граничит с четырьмя районами Владимирской области и двумя районами Ивановской области: на западе - с Ковровским районом Владимирской области, на юге – с Селивановским и Муромским районами Владимирской области, на востоке – с Гороховецким районом Владимирской области, на севере - с Южским и Пестяковским районами Ивановской области.

## 2.3. Социально-экономическая характеристика, характеристика градостроительной деятельности

Численность постоянного населения на территории Вязниковского района.



Основные социально-экономические показатели в транспортной инфраструктуре:

Показатель	Единицы измерения	2016 г.	в % к 2015 г.
1	2	3	4
Объём отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами	млрд. руб.	7,06	121
Перевозки грузов по организациям всех видов	тыс. тонн.	146,4	89,6

1	2	3	4
деятельности, не относящимся к субъектам малого предпринимательства, средняя численность работников которых превышает 15 человек			
Грузооборот по организациям всех видов деятельности, не относящимся к субъектам малого предпринимательства, средняя численность работников которых превышает 15 человек	млн. тонн-км.	4,3	85,9
Перевозки пассажиров автобусным транспортом общего пользования	тыс. чел.	3472,4	94,4
Пассажирооборот автобусного транспорта общего пользования	млн. пасс.-км	30,1	93,9
Оборот розничной торговли во всех каналах реализации	млн. руб.	8315,8	90
Среднемесячная заработная плата в расчете на одного работника по Вязниковскому району (январь-декабрь 2015)	руб.	20659	107,1

Социально-экономическое развитие Вязниковского района за 2016 год можно оценить как с положительной стороны, так и с отрицательной. С положительной стороны наблюдается увеличение объёма отгруженных товаров, количества субъектов малого и среднего предпринимательства, отсутствие задолженности по заработной плате, а с отрицательной стороны - уменьшение производства мяса в сельскохозяйственных организациях, уменьшение объёма работ по виду деятельности «строительство».

За 2016 год отгружено товаров собственного производства промышленными предприятиями на сумму 7,6 млрд. руб., что на 21 % больше соответствующего периода прошлого года в фактических ценах.

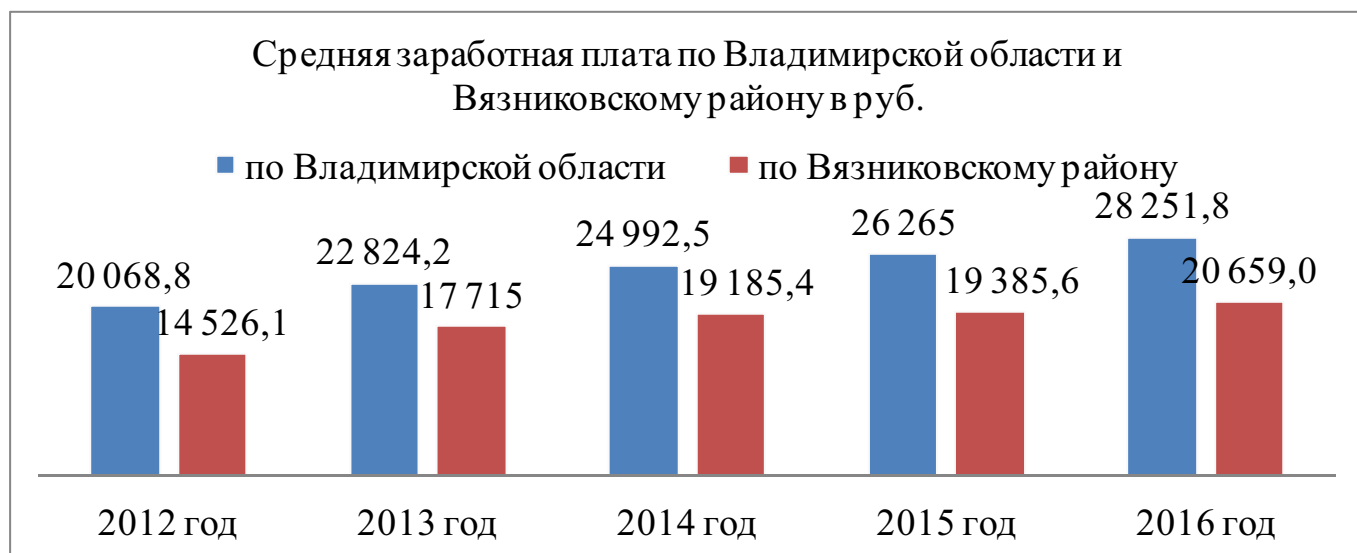
За 2016 год по району введено в эксплуатацию 11180 кв. м жилья или 161,7 % к аналогичному периоду прошлого года, ввод жилья осуществлялся только за счёт индивидуальных застройщиков.

Оборот розничной торговли во всех каналах реализации за 2016 год составил 8315,8 млн. руб. или 90 % к соответствующему периоду 2015 года.

Оказано платных услуг населению за 2016 год по крупным и средним предприятиям на сумму 714,7 млн. руб., что на 3,7 % больше, чем за 2015 год.

По программе дополнительных мероприятий по снижению напряженности на рынке труда Владимирской области расходы по договорам составили 19,1 млн. рублей, программа в 2016 году завершена.

Среднемесячная заработная плата в расчёте на одного работника по району за 2016 год выросла к аналогичному периоду прошлого года на 7,1 % и составила 20659,0 рублей.



Просроченная задолженность по заработной плате на 01.01.2017 отсутствует.

Объём инвестиций в основной капитал за 2016 год составил 423,6 млн. руб.

За 2016 год среднесписочная численность работников по Вязниковскому району составила 12272 человека. За рассматриваемый период в районе произошёл спад численности работающих, что на 5,9 % меньше к соответствующему периоду прошлого года.

#### 2.4. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Транспортные связи города обеспечиваются посредством железнодорожной ветки Дзержинской дистанции пути Горьковской железной дороги (связывающей два областных центра Владимир и Нижний Новгород) с одной станцией, на которой осуществляется погрузка-разгрузка грузов в городе Вязники и автобусного сообщения по маршрутам: Вязники - Москва, Вязники - Владимир, Вязники - Гороховец, Вязники - Нижний Новгород, Вязники - Муром.

Пассажиры перевозки на территории Вязниковского района осуществляются железнодорожным и автомобильным видами транспорта.

Связь города с другими городами в настоящее время осуществляется: железнодорожным транспортом; междугородными автобусами; пригородными автобусными маршрутами; таксомоторными маршрутами.

В рамках полномочий по транспортному обслуживанию населения администрацией Вязниковского района организованы перевозки пассажиров автомобильным транспортом общего пользования в городском и пригородном сообщениях. Пригородный общественный транспорт - автобусное движение по 19 маршрутам, внутригородской - по 6 маршрутам.

Общий объём пассажирских перевозок на территории Вязниковского района за 2015 год составил - 30,1 млн. пассажиров - километр. Всего перевезено 3472,4 тыс. пассажиров.



## 2.5. Характеристика сети дорог, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог

Сведения о маршрутной сети пассажирского транспорта общего пользования Вязниковского района представлены согласно постановлению администрации района от 08.06.2016 № 462 «Об утверждении документа планирования регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом общего пользования на городских и пригородных муниципальных маршрутах по Вязниковскому району на 2016-2020 годы».

Перевозка пассажиров осуществляется 38 автобусами малого, среднего и большого класса, в зависимости от интенсивности пассажиропотока.

Общая протяженность автомобильных дорог в Вязниковском районе составляет 1038,4 км. Плотность сети автомобильных дорог общего пользования на территории Вязниковского района с твердым покрытием составляет 0,461 км/1000 кв. км территории (среднее значение по области 0,226 км/1000 кв. км). При плотности населения 32,8 чел./кв. км (среднее значение по области - 48,5 чел./кв. км.) на каждого жителя района приходится 0,014 км автомобильных дорог общего пользования, средний показатель по области (0,005 км/чел.).

По территории района проходит участок федеральной автомагистрали М-7 «Волга» протяженностью 46 км, образующий основной транзитный грузопоток (интенсивность движения достигает 50 тыс. авт/сут.).

Протяженность автомобильных дорог межмуниципального значения составляет 360 км.

Протяженность местных дорог в районе составляет 632,4 км, из них 185,7 км автомобильные дороги местного значения городского поселения.

Развитие транспортной инфраструктуры является необходимым условием улучшения качества жизни населения в Вязниковском районе.

Улично-дорожная сеть является основным образующим элементом транспортной, инженерной и социальной инфраструктуры населенных пунктов. Развитие дорожной сети и инфраструктурных объектов в комплексном развитии города является одним из наиболее социально значимых вопросов.

Город Вязники расположен на дороге федерального значения М-7 «Волга». В западной части, в районе въезда в город со стороны Москвы дорога подходит вплотную к городской застройке, пересекая промышленную зону, где размещаются базы, склады, производственные предприятия и прочие хозяйства города.

С юга подходит к городу автодорога регионального (межмуниципального) значения Вязники – Сергиевы - Горки - Татарово (протяженность в границах района 37,4 км), которая в районе деревни Татарово примыкает к дороге также регионального (межмуниципального) значения Муром-«Волга». Данная дорога является наикратчайшей связью с южными регионами страны. Пересечение с железной дорогой «Москва - Нижний Новгород» в одном уровне, что недопустимо для данных категорий дорог.

С северо-запада подходит и примыкает к дороге федерального значения «Москва-Уфа» (на выезде из города в направлении г. Москвы) дорога регионального (межмуниципального) значения «Волга» - Станки - Мстера протяженностью 18,0 км.

Внешняя связь города в северном направлении осуществляется по временному мосту через реку Клязьму по дороге местного значения Вязники – Козлово - Бурино IV технической категории протяженностью 14,1 км.

По примыкающим к городу автомобильным дорогам организовано междугороднее и пригородное автобусное сообщение, обслуживаемое индивидуальными предпринимателями. Количество автотранспортных средств на пассажирских предприятиях 38 единиц, в том числе: автобусов - 25 единиц, грузовых автомашин - 8 единиц, легковых автомобилей - 3 единицы, тракторов – 2 единицы.

Главной транспортной артерией города, проходящей через весь город с запада на восток и выходящей на федеральную трассу «Москва – Уфа» является магистраль, состоящая из улиц: Ленина, Большая Московская, Советская, Красное шоссе, Горького. В настоящее время движение грузового транспорта по улице Большая Московская на участке от улицы Владимирской до пересечения улиц Советская и Сенькова и Красноармейского переулка закрыто.

В районе старого центра транспортное значение имеет улица Благовещенская, обслуживающая прилегающие к ней жилые застройки.

Транспортное значение имеют также улицы: Комсомольская, 1 Мая, Владимирская, Ново-Фабричная, Железнодорожная, Вокзальная и Механизаторов. Улицы Вокзальная и Механизаторов помимо связи города с микрорайоном Нововязники и железнодорожной станцией также имеют внешний выход в районе деревни Татарово на автомобильную дорогу «Волга»-Муром.

Общая протяженность магистральной улично - дорожной сети города составляет 33,4 км, (в том числе 7,7 км - автомобильная дорога федерального значения М 7 «Волга»).

**Характеристика сети дорог общего пользования местного значения, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог**

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Местоположение (начальная и конечная точки)	Протяженность, км	Категория автомобильной дороги	Тип покрытия
1	2	3	4	5	6
1	улица Антошкина	от ул. Сенькова до выезда из города в сторону моста через реку Клязьму	0,456	IV	асфальт
2	улица Благовещенская	от центра (площадь Соборная) до ул. Свердлова	2,288	IV	асфальт
3	улица Богдана Хмельницкого	2-й поворот направо по ул. Заготзерно до ул. Ярцевская	0,483	IV	асфальт
4	улица Большая Московская	от ул. Советская, до ул. Ленина	0,887	IV	асфальт

1	2	3	4	5	6
5	улица Большая поляна	3-й поворот налево по ул. 1-й Чапаевский переулок со стороны ул. Высоковольтная	0,535	V	щебень
6	улица Ветеринарная	параллельно ул. Горького до ул. Пригородная	1,514	V	щебень
7	улица Владимирская	от пересечения улиц 1 Мая, Ленина, Владимирская до улицы Свердлова	0,729	IV	асфальт
8	улица Володарского	поворот налево на пересечении улиц Калинина и 8 Марта	0,547	V	щебень
9	улица Высоковольтная	4-й поворот налево по ул. 3-й Чапаевский переулок со стороны ул. Горького	0,833	V	щебень
10	улица Герцена	от ул. Ткацкая до ул. Большая Московская	0,792	IV	асфальт
11	улица Горького	от ГБУЗ «Вязниковская центральная районная больница» до выезда на город Нижний Новгород и на ул. Вокзальная	2,060	IV	асфальт
12	микрорайон Дечинский	от а/д «Волга» М-7 296+915 км влево	0,815	IV	асфальт
13	улица Добролюбова	2-й поворот налево по ул. Жуковского со стороны ул. Владимирская	0,294	IV	асфальт
14	улица Ефимьево	от а/д «Волга» М-7 297+812 км влево	0,925	IV	асфальт
15	улица Железнодорожная	пересечение с а/д «Волга» М-7 294+767 км, параллельно а/д «Волга» М-7 до 296+915 км	2,675	IV	асфальт
16	улица Заготзерно	поворот с ул. Ленина напротив АЗС "Лукойл"	0,956	IV	асфальт
17	улица И. Симонова	от ул. Пролетарская до ул. Рабочая на пересечении ул. Советская	0,798	IV	асфальт
18	улица Институтская	параллельно ул. И. Симонова, от примыкания ул. Советская и Большая Московская	0,612	IV	асфальт
19	улица Кадров	2-й поворот налево по ул. Мельничная со стороны ул. Ярцевская	0,209	IV	асфальт
20	улица Калинина	от ул. 8 Марта до ул. Физкультурная	0,470	IV	асфальт

1	2	3	4	5	6
21	улица Кирова	1-й поворот направо по ул. Комсомольская от ул. Новая	0,877	IV	асфальт
22	улица Киселева	на пересечении улиц Горького и Красное шоссе	1,050	IV	асфальт
23	улица Комсомольская	от ул. Некрасова до ул. Кирова	0,993	IV	асфальт
24	улица Кооперативная	3-й поворот направо по ул. Пролетарская со стороны ул. Советский переулок	1,055	V	щебень
25	улица Красное шоссе	от ул. Советская до ул. Горького	1,189	IV	асфальт
26	улица Куйбышева	1-й поворот направо по ул. Володарского со стороны ул. Калинина	0,358	V	асфальт
27	улица Льва Толстого	3-й поворот налево по ул. Стахановская со стороны ул. Ленина и 2-й поворот налево по ул. 1 Мая со стороны ул. Ленина	0,636	IV	асфальт
28	улица Ленина	от пересечения с ул. Комсомольская до выезда на а/д «Волга» М-7 294+00 км	2,150	IV	асфальт
29	улица Лесная	поворот направо с ул. Щербакова со стороны ул. Островского	0,260	V	щебень
30	улица Луначарского	1-й поворот налево по ул. Высоковольтная со стороны ул. 1-й Чапаевский переулок	0,653	V	щебень
31	улица Мельничная	от ул. Кадров до ул. Ярцевская	0,350	IV	асфальт
32	Мельничный проезд	2-й поворот налево по ул. Богдана Хмельницкого со стороны ул. Заготзерно	0,167	V	грунт
33	улица Metallistov	от ул. Физкультурная до завода «Текмашдеталь»	0,888	IV	асфальт
34	улица Мира	5-й поворот направо по ул. Горького со стороны ул. Красное шоссе	0,559	IV	щебень
35	улица Мичуринская	параллельно ул. Чапаевская	1,201	IV	асфальт
36	улица Мочалова	от ул. Ненашево пересечение с улицами Южная, Хорохонова	0,959	IV	асфальт
37	улица Мошина	от Соборной площади до ул. Антошкина	0,590	IV	асфальт

1	2	3	4	5	6
38	улица Муромская	продолжение ул. Муромский пер. на пересечении с ул. Пролетарская	1,400	IV	щебень
39	улица Некрасова	от пересечения ул. Комсомольская и ул. Хорохонова до ул. 1 Мая	0,546	IV	асфальт
40	улица Ненашево	от ул. Мочалова до ул. Рылеева	0,709	IV	асфальт
41	улица Новофабричная	от ул. Фейгина до ул. Институтская	0,660	IV	асфальт
42	улица Октябрьская	от ул. 3-й Октябрьский переулок до ул. Прядельный переулок	0,382	V	асфальт
43	улица Орджоникидзе	от ул. Мочалова до ул. Пролетарская	0,446	IV	асфальт
44	улица Островского	от 3-го Чапаевского пер. до ул. Державина	0,937	V	щебень
45	улица Пригородная	1-й поворот направо по ул. Горького от ул. Вокзальная	0,500	IV	асфальт
46	улица Пушкинская	1-й поворот налево по ул. Благовещенская со стороны ул. И. Симонова	0,773	IV	асфальт
47	улица Рабочая	поворот налево по ул. Фейгина параллельно ул. Новофабричная	0,422	IV	асфальт
48	улица Свердлова	от площади Карла Либкнехта до ул. Благовещенская	1,718	IV	асфальт
49	улица Сенькова	от ул. Советская в направлении ОАО "Сеньковская мануфактура"	1,500	IV	асфальт
50	улица Сергиевских	от Соборной площади в сторону ул. Антошкина	0,668	IV	асфальт
51	улица Сиреневая	1-й поворот направо по ул. Рябиновая со стороны а/д «Волга» М-7 299 км	1,105	IV	асфальт
52	улица Смычка	7-й поворот направо по ул. Горького со стороны ул. Красное шоссе, параллельно ул. Мира	0,378	IV	щебень
53	улица Советская	от ул. Красное шоссе до ул. Большая Московская	1,010	IV	асфальт
54	улица Совхозная	2-й поворот направо по ул. Рябиновая со стороны а/д «Волга» М-7 299 км	0,700	IV	асфальт
55	улица Солнечная	4-й поворот налево по ул. Луначарского со стороны ул. Высоковольтная	0,320	V	щебень

1	2	3	4	5	6
56	улица Стахановская	2-й поворот налево по ул. Ленина со стороны пересечения ул. Владимирская и ул. 1 Мая на светофоре	0,698	IV	асфальт
57	улица Суворова	2-й поворот налево от светофора при въезде в город со стороны Владимира	0,921	IV	асфальт
58	улица Удобная	от ул. Ленина до ул. Железнодорожная	0,500	IV	асфальт
59	улица Фатьянова	поворот направо по ул. Благовещенская перед ул. Свердлова	0,920	IV	асфальт
60	улица Фейгина	1-й поворот налево по ул. Новофабричная со стороны ул. Пушкинская	0,542	IV	асфальт
61	улица Физкультурная	от ул. Калинина до ул. Металлистов	0,757	IV	асфальт
62	улица Хорохонова	от ул. Комсомольская до ул. Южная	0,795	IV	асфальт
63	улица Чехова	1-й поворот направо по ул. Комсомольская до ул. Стахановская	0,896	V	асфальт
64	улица Щербакова	последний поворот налево по ул. Островского со стороны 3-го Чапаевского пер.	0,738	V	щебень
65	улица Южная	от пересечения ул. Ненашево и ул. Мочалова до ул. Кооперативной	1,198	IV	асфальт
66	улица Ярцевская	от ул. Богдана Хмельницкого до ул. Свердлова	0,564	IV	асфальт
67	1 Чапаевский переулок	3-й поворот налево по ул. Горького от ул. Вокзальная	1,512	IV	асфальт
68	2 Чапаевский переулок	2-й поворот налево по ул. Горького от ул. Вокзальная	1,152	IV	булыжник
69	3 Чапаевский переулок	1-й поворот налево по ул. Горького от ул. Вокзальная	0,574	IV	щебень
70	улица 1 Мая	1-й поворот налево по ул. Ленина от ул. Большая Московская	0,914	IV	асфальт
71	улица 8 Марта	от а/д «Волга» М-7 293+745 км влево	1,007	IV	асфальт
72	проезд по деревне Артемково	деревня Артемково	0,800	V	грунт
73	проезд по деревне Борзынь	деревня Борзынь	0,800	V	грунт

1	2	3	4	5	6
74	улица Южная, деревня Большие Липки	деревня Большие Липки	0,150	V	грунт
75	проезд по деревне Быковка	деревня Быковка	0,900	V	грунт
76	проезд по деревне Данилково	деревня Данилково	0,600	IV	асфальт
77	проезд по деревне Заборочье	деревня Заборочье	0,800	V	грунт
78	проезд по деревне Завражье	деревня Завражье	0,400	V	асфальт
79	проезд по деревне Ильина Гора	деревня Ильина Гора	0,520	V	асфальт
80	проезд по деревне Козлово	деревня Козлово	1,500	V	асфальт
81	улица Школьная, деревня Коурково	деревня Коурково	0,600	V	грунт
82	проезд по деревне Лапино	деревня Лапино	0,640	V	асфальт
83	проезд по деревне Липовская Усадьба	деревня Липовская Усадьба	0,600	V	грунт
84	улица Речная, деревня Лихая Пожня	деревня Лихая Пожня	0,100	V	грунт
85	проезд по деревне Лог	деревня Лог	0,460	V	щебень
86	улица Садовая, деревня Малые Липки	деревня Малые Липки	0,400	V	щебень
87	проезд по деревне Марьино	деревня Марьино	0,380	V	грунт
88	проезд по деревне Митины-Деревеньки	деревня Митины- Деревеньки	1,500	IV	асфальт
89	проезд по деревне Ново	деревня Ново	1,900	V	грунт
90	проезд по деревне Олтушево	деревня Олтушево	0,750	V	грунт
91	проезд по деревне Палкино	деревня Палкино	2,000	V	асфальт
92	Проезд по деревне Перово	деревня Перово	1,350	IV	асфальт
93	улица Заречная, деревня Пески	деревня Пески	0,620	V	асфальт
94	улица Новая, деревня Пески	деревня Пески	0,450	IV	асфальт
95	улица Финская, деревня Пески	деревня Пески	0,560	V	асфальт
96	улица Клубная, деревня Пировы- Городищи	деревня Пировы-Городищи	0,200	IV	асфальт
97	улица Мира, деревня Пировы-Городищи	деревня Пировы-Городищи	0,220	V	асфальт

1	2	3	4	5	6
98	улица Молодежная, деревня Пировы- Городищи	деревня Пировы-Городищи	0,210	V	асфальт
99	улица Новая, деревня Пировы-Городищи	деревня Пировы-Городищи	0,350	V	асфальт
100	улица Садовая, деревня Пировы- Городищи	деревня Пировы-Городищи	0,800	V	асфальт
101	улица Северная, деревня Пировы- Городищи	деревня Пировы-Городищи	0,500	V	грунт
102	улица Советская, деревня Пировы- Городищи	деревня Пировы-Городищи	0,220	V	асфальт
103	улица Центральная, деревня Пировы- Городищи	деревня Пировы-Городищи	0,500	IV	асфальт
104	проезд по деревне Руделево	деревня Руделево	0,500	V	асфальт
105	проезд по деревне Селище	деревня Селище	0,900	V	грунт
106	проезд по деревне Сельцовы-Деревеньки	деревня Сельцовы- Деревеньки	1,000	IV	асфальт
107	проезд по деревне Ступины-Деревеньки	деревня Ступины- Деревеньки	1,000	IV	асфальт
108	улица Клубная, деревня Чудиново	деревня Чудиново	0,300	V	щебень
109	улица Полевая, деревня Чудиново (включая участок от улицы Полевая до дороги на Большие Липки)	деревня Чудиново	1,400	V	асфальт
110	улица Центральная, деревня Чудиново	деревня Чудиново	0,400	IV	асфальт
111	улица Энтузиастов	деревня Чудиново	0,300	V	щебень
112	проезд по деревне Щекино	деревня Щекино	0,240	V	грунт
113	улица 1 Шоссейная, микрорайон Нововязники	микрорайон Нововязники	0,486	IV	асфальт
114	улица 2 Шоссейная, микрорайон Нововязники	микрорайон Нововязники	0,532	V	щебень
115	улица Главная, микрорайон Нововязники	микрорайон Нововязники	1,295	IV	асфальт
116	улица Клубная, микрорайон Нововязники	микрорайон Нововязники	1,072	IV	асфальт



1	2	3	4	5	6
117	улица Первомайская, микрорайон Нововязники	микрорайон Нововязники	0,153	IV	асфальт
118	проезд по деревне Золотая Грива	от дороги Вязники-Бурино по д.Золотая Грива	2,700	V	грунт
119	проезд по поселку Бурино	поселок Бурино	2,000	V	грунт
120	улица Полевая, поселок Первомайский	поселок Первомайский	0,400	IV	асфальт
121	проезд по поселку Санхар	поселок Санхар	1,900	V	грунт
122	улица Усинская, участок Липки	участок Липки	1,000	V	щебень
123	улица Юбилейная, микрорайон Нововязники	микрорайон Нововязники	1,253	V	асфальт
124	улица Авиационная, микрорайон Нововязники	микрорайон Нововязники	1,074	V	асфальт
125	улица Карла Маркса, микрорайон Нововязники	микрорайон Нововязники	0,513	V	асфальт
126	улица Кооперативная, микрорайон Нововязники	микрорайон Нововязники	0,313	V	грунт
127	улица Механизаторов, микрорайон Нововязники	микрорайон Нововязники	2,420	IV	асфальт
128	улица Привокзальная, микрорайон Нововязники	микрорайон Нововязники	1,420	IV	асфальт
129	улица Южная, микрорайон Нововязники	микрорайон Нововязники	0,306	V	асфальт
130	1 Березовый переулок	3-й поворот направо по ул. Березовая со стороны ул. 8 Марта	0,111	V	грунт
131	1 Больничный переулок	2-й поворот направо по ул. 3-й Дачный переулок со стороны ул. 1-ая Дачная	0,494	V	щебень
132	1 Ветеринарный переулок	3-й поворот налево по ул. Горького со стороны ул. Красное шоссе	0,145	V	булыжник
133	1 Дачная улица	1-й поворот налево по ул. Киселева со стороны ул. Горького	0,610	V	грунт
134	1 Дачный переулок	1-й поворот налево по ул. 1- ая Дачная со стороны ул. Киселева	0,157	V	асфальт

1	2	3	4	5	6
135	1 Коммунальный переулок	1-й поворот налево по ул. Коммунальная со стороны ул. Хорохонова	0,364	V	щебень
136	1 Кооперативный переулок	3-й поворот направо по ул. Кооперативная со стороны ул. Орджоникидзе	0,261	V	асфальт
137	1 Луговая улица	2-й поворот направо по ул. Свободы со стороны ул. Благовещенская	0,348	V	щебень
138	1 Мичуринский переулок	1-й поворот налево по ул. Чапаевская со стороны ул. Смычка	0,186	V	грунт
139	1 Набережная улица	2-й поворот налево по ул. Антошкина со стороны ул. Мошина	0,434	V	асфальт
140	1 Октябрьский переулок	1-й поворот налево по ул. Герцена со стороны ул. Большая Московская	0,128	V	асфальт
141	1 Пограничный переулок	1-й поворот налево по ул. Комсомольская со стороны ул. Некрасова	0,155	V	грунт
142	1 Подгорный переулок	1-й поворот направо по ул. Фатьянова со стороны ул. Благовещенская	0,467	V	асфальт
143	1 Стахановский переулок	2-й поворот направо по ул. Стахановская от ул. Льва Толстого	0,099	V	грунт
144	1 Щербаковский переулок	1-й поворот направо по ул. Щербакова со стороны ул. Островского	0,200	V	грунт
145	2 Березовый переулок	2-й поворот направо по ул. Березовая со стороны ул. 8 Марта	0,124	V	грунт
146	2 Больничный переулок	1-й поворот направо по ул. Горького со стороны ул. Красное шоссе	0,161	V	грунт
147	2 Ветеринарный переулок	1-й поворот направо по ул. Ветеринарная со стороны Толмачевский переулок	0,105	V	грунт
148	2 Дачная улица	1-й поворот направо по ул. 3-й Дачный переулок со стороны ул. 1-ая Дачная	0,454	V	щебень
149	2 Дачный переулок	2-й поворот налево по ул. 1-ая Дачная со стороны ул. Киселева	0,111	V	грунт
150	2 Коммунальный переулок	2-й поворот налево по ул. Коммунальная со стороны ул. Хорохонова	0,157	V	щебень
151	2 Кооперативный переулок	4-й поворот направо по ул. Кооперативная со стороны ул. Орджоникидзе	0,237	V	грунт

1	2	3	4	5	6
152	2 Мичуринский переулок	2-й поворот налево по ул. Чапаевская со стороны ул. Смычка	0,416	V	асфальт
153	2 Кутузовский проезд	2-й поворот налево по ул. Кутузова со стороны ул. Суворова	0,133	V	щебень
154	2 Луговая улица	3-й поворот направо по ул. Свободы со стороны ул. Благовещенская	0,241	V	щебень
155	2 Октябрьский переулок	2-й поворот налево по ул. Герцена со стороны ул. Большая Московская	0,142	V	грунт
156	2 Набережная улица	1-й поворот налево по ул. Антошкина со стороны ул. Мошина	0,213	V	асфальт
157	2 Пограничный переулок	2-й поворот налево по ул. Комсомольская со стороны ул. Некрасова	0,107	V	грунт
158	2 Подгорный переулок	1-й поворот налево по ул. Фатянова со стороны ул. Благовещенская	0,330	V	щебень
159	2 Стахановский переулок	1-й поворот направо по ул. Стахановская от ул. Льва Толстого	0,161	V	грунт
160	2 Щербаковский переулок	1-й поворот налево по ул. Щербакова со стороны ул. Островского	0,191	V	грунт
161	3 Березовый переулок	1-й поворот направо по ул. Березовая со стороны ул. 8 Марта	0,091	V	грунт
162	3 Дачный переулок	3-й поворот налево по ул. 1-ая Дачная со стороны ул. Киселева	0,125	V	щебень
163	3 Кооперативный переулок	1-й поворот налево по ул. Халтурина со стороны ул. Южная	0,304	V	щебень
164	3 Мичуринский переулок	3-й поворот налево по ул. Чапаевская со стороны ул. Смычка	0,185	V	щебень
165	3 Октябрьский переулок	2-й поворот налево по ул. Мочалова со стороны ул. Хорохонова	0,159	V	грунт
166	3 Пограничный переулок	3-й поворот налево по ул. Комсомольская со стороны ул. Некрасова	0,055	V	щебень
167	4 Кооперативный переулок	на пересечении улиц Кооперативная и 3-й Кооперативный переулок	0,216	V	щебень
168	улица Березовая	первое пересечение с ул. 8 Марта от а/д «Волга» М-7	0,624	V	щебень

1	2	3	4	5	6
169	улица Большой тупик	2-й поворот направо по ул. Гоголя со стороны ул. Чапаевская	0,152	V	грунт
170	улица Вокзальная	от ул. Горького до ул. Рябиновая	1,608	IV	асфальт
171	улица Воровского	1-й поворот направо по ул. Молодежная со стороны ул. Физкультурная	0,204	V	щебень
172	улица Восточная	1-й поворот налево по ул. Депутатская со стороны ул. Мочалова	0,229	V	щебень
173	улица Высокий тупик	3-й поворот налево по ул. Пригородная со стороны ул. Горького	0,538	V	щебень
174	Высоковольтный переулок	1-й поворот налево по ул. Высоковольтная со стороны 3-й Чапаевский переулок	0,717	V	грунт
175	улица Германа Титова	1-й поворот налево по ул. Красное шоссе со стороны ул. Советская	0,650	V	асфальт
176	улица Глухой тупик	1-й поворот направо по ул. Маяковского со стороны ул. Гоголя	0,126	V	грунт
177	улица Гоголя	1-й поворот направо по ул. Чапаевская со стороны ул. Смычка	0,469	V	асфальт
178	улица Гончарова	1-й поворот налево по ул. Чехова со стороны ул. Стахановская	0,343	V	щебень
179	улица Гора Каток	1-й поворот направо по ул. Красное шоссе со стороны ул. Советская	0,311	V	асфальт
180	улица Депутатская	от ул. Мочалова до ул. 1 Мая	0,538	V	щебень
181	улица Державина	продолжение улицы Островского	0,521	V	щебень
182	улица Дзержинского	параллельно улице Горького	0,473	V	щебень
183	улица Жданова	1-й поворот налево по ул. Володарского со стороны ул. Молодежная	0,100	V	щебень
184	улица Жуковского	4-й поворот направо по ул. Владимирская со стороны ул. Ленина	0,200	V	асфальт
185	улица Заводская	на пересечении улиц Южная и Хорохонова	0,310	V	щебень
186	улица Заливная	поворот направо по ул.1 Набережная со стороны ул. Антошкина	0,716	V	асфальт

1	2	3	4	5	6
187	улица Западная	3-й поворот направо по ул. 8 Марта со стороны ул. Калинина	0,716	V	щебень
188	улица Зеленая	1-й поворот налево по ул. Депутатская со стороны ул. Мочалова	0,323	V	щебень
189	улица ИВГРЭС	1-й поворот налево по ул. Кадров со стороны ул. Богдана Хмельницкого	0,144	V	асфальт
190	улица Инструментальная	2-й поворот направо по ул. Ярцевская со стороны ул. Богдана Хмельницкого	0,241	V	асфальт
191	Инструментальный переулок	от ул. Фонтанная до ул. Инструментальная	0,127	V	грунт
192	площадь имени К. Либкнехта	продолжение улицы Свердлова	0,622	IV	асфальт
193	улица К. Маркса	2-й поворот налево по ул. Левитана со стороны ул. Пригородная	0,486	V	грунт
194	улица Ключевая	от ул. Овражный переулок до ул. Кооперативная	0,554	V	асфальт
195	Ключевой переулок	1-й поворот налево по ул. Орджоникидзе со стороны ул. Пролетарская	0,155	V	грунт
196	улица Клязьменская	4-й поворот налево по ул. Левитана со стороны ул. Пригородная	0,375	V	щебень
197	улица Колпакова	3-й поворот налево по ул. Муромская со стороны ул. Пролетарская	0,285	V	щебень
198	улица Комзяковская	поворот налево в конце ул. Труда со стороны ул. Горького	0,277	V	щебень
199	улица Коммунальная	1-й поворот направо по ул. Хорохонова от пересечения с ул. Мочалова	0,489	V	асфальт
200	улица Косогорная	3-й поворот налево по ул. Хорохонова от пересечения с ул. Мочалова	0,322	V	грунт
201	улица Котовского	4-й поворот направо по ул. Вокзальная со стороны ул. Горького	0,070	V	щебень
202	улица Краснофлотская	параллельно ул. Владимирская	0,301	V	щебень
203	Краснофлотский проезд	1-й поворот налево по ул. Владимирская со стороны ул. Ленина	0,070	V	щебень
204	улица Крылова	1-й поворот направо по ул. Добролюбова со стороны ул. Свердлова	0,260	V	асфальт

1	2	3	4	5	6
205	Кустарный переулок	1-й поворот направо по ул. Орджоникидзе со стороны ул. Пролетарская	0,202	V	грунт
206	улица Кутузова	2-й поворот налево по ул. Суворова до ул. 8 Марта	0,451	IV	асфальт
207	улица Левитана	5-й поворот налево по ул. Пригородная со стороны ул. Горького	0,314	V	щебень
208	улица Лермонтова	2-й поворот направо по ул. Добролюбова со стороны ул. Свердлова	0,333	V	щебень
209	улица Литейная	1-й поворот направо по ул. Комсомольская со стороны ул. Льва Толстого	0,619	V	грунт
210	улица Ломоносова	2-й поворот налево по ул. Пригородная со стороны ул. Горького	0,737	V	асфальт
211	улица Льянщиков	1-й поворот налево по ул. 1 Подгорный переулок со стороны ул. Фатьянова	0,398	V	щебень
212	улица Малая Ключевая	2-й поворот налево по ул. Орджоникидзе со стороны ул. Пролетарская	0,157	V	грунт
213	Милицейский переулок	1-й поворот направо по ул. Муромский переулок со стороны ул. Пролетарская	0,203	V	асфальт
214	улица Мопра	4-й поворот направо по ул. Чапаевская со стороны ул. Смычка	0,374	V	щебень
215	улица Нагорная	1-й поворот налево по ул. Свердлова со стороны ул. Добролюбова	0,479	V	щебень
216	Овражный переулок	2-й поворот налево по ул. Хорохонова от пересечения с ул. Мочалова	0,291	V	асфальт
217	переулок Островского	1-й поворот направо по ул. 3 Чапаевский переулок со стороны ул. Высоковольтная	0,152	V	грунт
218	Отдельный переулок	1-й поворот направо по ул. Горького со стороны ул. Красное шоссе	0,105	V	грунт
219	улица Пеньки	3-й поворот налево по ул. Хорохонова от пересечения с ул. Мочалова	0,291	V	асфальт
220	улица Пограничная	4-й поворот направо по ул. Комсомольская со стороны ул. Некрасова	0,161	V	грунт
221	Подгорный тупик	продолжение улицы Нагорная	0,254	V	щебень

1	2	3	4	5	6
222	улица Полевая	2-й поворот налево по ул. 1 Мая от пересечения с ул. Некрасова	0,313	V	щебень
223	Полевой переулок	1-й поворот налево по ул. Ткацкая со стороны ул. Хорохонова	0,089	V	грунт
224	улица Пролетарская	1-й поворот направо по ул. Красное шоссе до пересечения с ул. И. Симонова	0,981	IV	асфальт
225	улица Родниковая	2-й поворот направо по ул. Южная от пересечения с ул. Ненашево	0,478	V	щебень
226	улица Большая Садовая	2-й поворот налево по ул. Прядильный переулок от ул. Октябрьская	0,491	V	щебень
227	улица Малая Садовая	1-й поворот налево по ул. Прядильный переулок от ул. Октябрьская	0,262	V	асфальт
228	улица Свободы	2-й поворот налево по ул. Благовещенская от пересечения с ул. Свердлова	0,289	V	щебень
229	Соковка 1 линия	1-й поворот направо по ул. Володарского от пересечения с ул. Молодежная	0,228	V	грунт
230	Соковка 2 линия	2-й поворот направо по ул. Воровского со стороны ул. Молодежная	0,214	V	грунт
231	Соковка 3 линия	1-й поворот направо по ул. Воровского со стороны ул. Молодежная	0,160	V	грунт
232	улица Спортивная	1-й поворот направо по ул. Куйбышева со стороны ул. Физкультурная	0,400	V	асфальт
233	улица Степана Халтурина	1-й поворот налево по ул. Южная со стороны ул. Кооперативная	0,327	V	асфальт
234	улица Строителей	3-й поворот налево по ул. 1 Мая от пересечения с ул. Некрасова	0,293	V	щебень
235	улица Текстильная	1-й поворот направо по ул. Мочалова от пересечения с ул. Хорохонова	0,377	V	асфальт
236	улица Ткацкая	1-й поворот налево по ул. Хорохонова от пересечения с ул. Некрасова	0,375	V	асфальт
237	улица Тракторная	1-й поворот направо по ул. Ушакова со стороны ул. 8 Марта	0,652	V	щебень

1	2	3	4	5	6
238	улица Трудовая Гора	от пересечения с ул. Муромский переулок до ул. Киселева	0,226	V	щебень
239	улица Фонтанная	2-й поворот направо по ул. Сверлова со стороны ул. Ярцевская	0,323	V	грунт
240	Фонтанный переулок	2-й поворот направо по ул. Сверлова со стороны ул. Ярцевская	0,087	V	грунт
241	Большой проезд	1-й поворот направо по ул. 8 Марта от ул. Калинина	0,240	V	грунт
242	улица Вишневая	1-й поворот налево по ул. 1 Мая от пересечения с ул. Некрасова	0,446	V	щебень
243	улица Городок Водников	1-й поворот направо по ул. Победы	0,785	V	щебень
244	улица Грибоедова	1-й поворот налево по ул. Гончарова со стороны ул. Чехова	0,112	V	щебень
245	улица Делегатская	параллельно ул. Ненашево	0,312	V	щебень
246	Делегатский переулок	1-й поворот с ул. Делегатская от ул. Ненашево	0,152	V	щебень,
247	улица Д. Бедного	1-ое пересечение с ул. Есенина от ул. 8 Марта	0,199	V	щебень
248	улица Е. Пугачева	1-й поворот направо по ул. Свердлова от пересечения с ул. Добролюбова	0,638	V	щебень
249	улица Есенина	2-й поворот налево по ул. 8 Марта от а/д «Волга» М-7	0,511	V	асфальт
250	Заливной переулок	1-й поворот направо по ул. Пушкинская со стороны ул. Рабочая	0,124	V	грунт
251	улица Кленовая	второе пересечение с ул. 1 Чапаевский переулок от ул. Высоковольтная	0,210	V	щебень
252	Красина переулок	1-й поворот направо по ул. Мира со стороны ул. Горького	0,078	V	грунт
253	улица Красина	в конце ул. Мира со стороны ул. Горького направо	0,668	V	асфальт
254	Красноармейский переулок	пересечение с ул. Красное шоссе и ул. Сенькова по ул. Советская	0,203	V	асфальт
255	улица Крутая гора	на пересечении ул. Муромская	0,151	V	грунт
256	улица Мало-Московская	3-й поворот направо по ул. Большая Московская со стороны ул. Советская	0,166	V	щебень



1	2	3	4	5	6
257	Малый проезд	1-й поворот направо по ул. Большой проезд от ул. 8 Марта	0,280	V	грунт
258	Малый тупик	2-й поворот налево по ул. Гоголя со стороны ул. Чапаевская	0,079	V	грунт
259	улица Маяковского	1-й поворот налево по ул. Гоголя со стороны ул. Чапаевская	0,288	V	щебень
260	улица Менделеева	1-й поворот налево по ул. Пригородная со стороны ул. Горького	0,716	V	щебень
261	Музейный проезд	1-й поворот налево по ул. Благовещенская со стороны ул. Институтская	0,444	V	асфальт
262	Муромский переулок	продолжение ул. Муромский проезд до ул. Муромская	0,285	V	асфальт
263	Муромский проезд	2-й поворот направо по ул. Советская от пересечения с ул. И. Симонова	0,167	V	асфальт
264	Нагорный переулок	2-й поворот по ул. Фатьянова до ул. Нагорная	0,260	V	грунт
265	улица Ново-Заводская	2-й поворот направо по ул. Южная от пересечения с ул. Ненашево	0,648	V	щебень
266	улица Озерная	поворот налево по ул. Большая поляна со стороны ул. 2 Чапаевский переулок	0,256	V	грунт
267	улица Пионерская гора	1-й поворот направо по ул. Кооперативная со стороны ул. Пролетарская	0,142	V	грунт
268	улица Победы	1-й поворот направо по ул. 1-ый Подгорный переулок от ул. Фатьянова	0,454	V	щебень
269	улица Пролетарская горка	1-й поворот направо по ул. Пролетарская от пересечения с ул. Муромский проезд	0,236	V	щебень
270	Пролетарский переулок	первое пересечение с ул. Пролетарская от ул. Красное шоссе	0,310	V	щебень
271	Профессиональный переулок	1-й поворот налево по ул. Новофабричная со стороны ул. Институтская	0,267	V	асфальт
272	Прядильный переулок	на пересечении улиц Мочалова и Орджоникидзе	0,260	V	асфальт
273	улица Репина	третье пересечение с ул. Ветеринарная от ул. Пригородная	0,160	V	щебень

1	2	3	4	5	6
274	Рылеева переулок	пересечение в конце ул. Рылеева	0,160	V	щебень
275	улица Рылеева	1-й поворот налево по ул. Ненашево со стороны ул. 1 Мая	0,202	V	щебень
276	улица Рябиновая	от а/д «Волга» М-7 299 км до ул. Вокзальная	0,905	IV	асфальт
277	Садовый тупик	1-й поворот направо по ул. Пролетарская со стороны ул. И. Симонова	0,162	V	щебень
278	улица Светлая	2-й поворот налево по ул. Степана Халтурина со стороны ул. Южная	0,128	V	грунт
279	улица Сергея Лазо	3-й поворот направо по ул. Вокзальная со стороны ул. Горького	0,119	V	щебень
280	Советский переулок	1-й поворот направо по ул. Советская от пересечения с ул. И. Симонова	0,117	IV	асфальт
281	улица Степана Разина	1-й поворот налево по ул. Нагорная со стороны ул. Свердлова	0,286	V	грунт
282	Текстильный переулок	2-й поворот налево по ул. Южная со стороны ул. Ненашево	0,450	V	асфальт
283	улица Тихая	1-й поворот налево по ул. Березовая со стороны ул. 8 Марта	0,508	V	грунт
284	Толмачевский переулок	4-й поворот направо по ул. Горького от пересечения с ул. Вокзальная	0,370	V	щебень
285	улица Труда	6-й поворот направо по ул. Горького со стороны ул. Красное шоссе	0,865	V	щебень
286	улица Тургенева	2-й поворот налево по ул. Володарского со стороны ул. Молодежная	0,094	V	щебень
287	улица Ушакова	3-й поворот налево по ул. 8 Марта от а/д «Волга» М-7	0,580	V	грунт
288	улица Циолковского	третье пересечение с ул. Ушакова со стороны ул. 8 Марта	0,320	V	грунт
289	улица Челюскинцев	поворот направо по ул. Красина от ул. Мира	0,407	V	грунт
290	улица Черемуховая	3-й поворот направо по ул. Рябиновая со стороны а/д «Волга» М-7 299 км	0,380	V	асфальт
291	улица Чернышевского	параллельно ул. Добролюбова до ул. Свердлова	0,300	V	щебень

1	2	3	4	5	6
292	улица Школьная	2-й поворот налево по ул. Киселева со стороны ул. Горького	0,625	V	асфальт
293	улица Шорникова	1-й поворот направо по ул. Тихая со стороны ул. Березовая	0,400	V	грунт
294	1 Зеленая улица, микрорайон Нововязники	микрорайон Нововязники	0,649	V	грунт
295	2 Зеленая улица, микрорайон Нововязники	микрорайон Нововязники	0,405	V	грунт
296	улица Вишневая, микрорайон Нововязники	микрорайон Нововязники	0,519	V	грунт
297	улица Восточная, микрорайон Нововязники	микрорайон Нововязники	1,274	V	асфальт
298	улица Восход, микрорайон Нововязники	микрорайон Нововязники	0,408	V	грунт
299	улица Гражданская, микрорайон Нововязники	микрорайон Нововязники	0,706	V	щебень
300	улица Калинина, микрорайон Нововязники	микрорайон Нововязники	0,605	V	щебень
301	улица Кирова, микрорайон Нововязники	микрорайон Нововязники	0,778	V	щебень
302	улица Комзяковская, микрорайон Нововязники	микрорайон Нововязники	0,575	V	щебень
303	улица Комсомольская, микрорайон Нововязники	микрорайон Нововязники	0,706	V	щебень
304	улица Красина, микрорайон Нововязники	микрорайон Нововязники	0,690	V	щебень
305	улица Красная, микрорайон Нововязники	микрорайон Нововязники	0,672	V	щебень
306	улица Луговая, микрорайон Нововязники	микрорайон Нововязники	0,153	V	грунт
307	улица Мира, микрорайон Нововязники	микрорайон Нововязники	0,418	V	асфальт
308	улица Мичурина, микрорайон Нововязники	микрорайон Нововязники	0,605	V	щебень

1	2	3	4	5	6
309	улица Молодежная, микрорайон Нововязники	микрорайон Нововязники	0,729	V	щебень
310	улица Нейтральная, микрорайон Нововязники	микрорайон Нововязники	0,886	V	асфальт
311	улица Новая линия, микрорайон Нововязники	микрорайон Нововязники	0,486	V	асфальт
312	улица Октябрьская, микрорайон Нововязники	микрорайон Нововязники	0,676	V	грунт
313	улица Садовая, микрорайон Нововязники	микрорайон Нововязники	0,911	V	щебень
314	улица Свободы, микрорайон Нововязники	микрорайон Нововязники	0,785	V	грунт
315	улица Текстильная, микрорайон Нововязники	микрорайон Нововязники	0,531	V	асфальт
316	улица Школьная, микрорайон Нововязники	микрорайон Нововязники	1,213	V	щебень
317	улица Промышленная, микрорайон Нововязники	микрорайон Нововязники	0,850	V	асфальт
318	улица Новая	3-й поворот направо по ул. Владимирская со стороны ул. Ленина	0,655	V	асфальт
319	улица Сабашникова	Поворот направо на 1 км + 280 м дороги ведущей от улицы Горького к ж/д вокзалу г. Вязники	0,250	V	грунт
320	улица Молодежная	от пересечения улицы Володарского, спуск с горы до площади имени К. Либкнехта	1,200	V	асфальт
321	улица Шоссейная, поселок Первомайский	поселок Первомайский	0,56	V	асфальт
322	улица Чкалова	параллельно ул. Ветеринарная от д. № 9 до д. № 43	0,686	V	щебень
323	улица Чапаевская	параллельно ул. Горького от ул. Смычка до 3-го Чапаевского переулка	1,023	V	щебень

1	2	3	4	5	6
324	улица Чайковского	1-й поворот налево по ул. Левитана со стороны ул. Пригородная	0,23	V	грунт
325	улица Мало-Ярцевская	1-й поворот направо по ул. Инструментальная со стороны ул. Ярцевская	0,22	V	грунт
326	проезд по деревне Малые Удолы	деревня Малые Удолы	1	V	грунт
327	проезд по деревне Ивановка	деревня Ивановка	0,412	V	грунт
328	проезд по деревне Комлево	деревня Комлево	0,334	V	грунт
329	проезд по деревне Кудрявцево	деревня Кудрявцево	0,71	V	асфальт
330	проезд по деревне Рудильницы	деревня Рудильницы	1	V	асфальт
	II		-		
	III		-		
	IV		71		
	V		114,7		

## 2.6. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации, обеспеченность парковками (парковочными местами)

По данным ОГИБДД МО МВД России «Вязниковский» на территории города Вязники зарегистрировано 24376 единиц транспортных средств. Уровень автомобилизации автомобилей индивидуальных владельцев в городе составляет 335 ед. на 1000 жителей.

## 2.7. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока

Городские пассажирские перевозки в настоящее время осуществляются автобусным транспортом. В городе функционирует 6 городских автобусных маршрутов:

- № 1 «Ефимьево – Центр - Железнодорожный вокзал»;
- № 2 «Толмачево – Центр – Ярцево – Текмаш»;
- № 3 «Толмачево – Центр – Ненашево»;
- № 4 «Толмачево – Центр – Колония» ;
- № 8 «Толмачево – Центр – Север – Текмаш».
- № 9 «Центр – Дечинский - Нововязники (ул. Южная)»

Протяженность линий городского общественного пассажирского транспорта (автобус) по оси улиц в настоящее время составляет 23,0 км.

Сооружения и устройства для хранения и обслуживания транспортных средств

Постоянное хранение легковых автомобилей и мототранспорта жителей усадебной застройки осуществляется в боксовых гаражах, расположенных на приусадебных участках автовладельцев. Жители, проживающие в секционной застройке, хранят индивидуальный авто- и мототранспорт в гаражных строительных кооперативах.

Для технического обслуживания автотранспорта в городе имеются предприятия: общество с ограниченной ответственностью «Автотехсервис-Вязники», общество с ограниченной ответственностью «Стимул», общество с ограниченной ответственностью «Контакт», общество с ограниченной ответственностью «Орион». Кроме того, обслуживанием и ремонтом автотранспортных средств занимаются предприятия, деятельность по обслуживанию для которых является не основной: общество с ограниченной ответственностью «ТЭП-Сервис», общество с ограниченной ответственностью «Транс-Инвест-Сервис».

В настоящее время в границах города находится шесть автозаправочных станций. Еще две автозаправочные станции расположены в непосредственной близости от городской черты (на въезде в город со стороны города Владимир). Все автозаправочные станции осуществляют заправку как городского, так и транзитного транспорта, следующего по автомобильной дороге федерального значения М-7 «Волга». Местоположение существующих гаражей, автозаправочных станций и предприятий по обслуживанию легкового автотранспорта показано на плане современного использования территории (опорном плане).

Основные транспортные улицы: Ефимьево, Железнодорожная, Удобная, Ленина, Большая Московская, Советская, Красное шоссе, Горького, Вокзальная, Рябиновая, Механизаторов.

Кроме того ряд улиц выполняют функции дублирующих связей: Фейгина, Мошина, Антошкина, Сенькова.

Остальные улицы и дороги – местного значения образуют, в основном, прямоугольную структуру уличной сети.

Потребность муниципального образования город Вязники в проведении капитального ремонта улично-дорожной сети составляет 130,5 км.

На территории города действует муниципальные программы «Дорожное хозяйство муниципального образования «Город Вязники» на 2017 – 2019 годы» и «Обеспечение безопасности дорожного движения на территории муниципального образования «Город Вязники» на 2017 – 2019 годы». В рамках данных программ в 2017 и 2018 году проводились работы по ремонту и содержанию улично-дорожной сети и объектов благоустройства на ней.

Параметры транспортного обслуживания населения в части пассажирских перевозок:

№ п/п	Наименование параметра	Единица измерения	2014	2015
1.	Перевезено пассажиров (далее-пасс.)	тыс. пасс.	2343,5	2463,8
1.1.	Городское сообщение	тыс. пасс.	2041,1	2094,0
1.2.	Пригородное сообщение	тыс. пасс.	336,1	369,8
2.	Среднегодовая численность населения, проживающего в населенных пунктах, имеющих регулярное автобусное и (или) железнодорожное сообщение с административным центром	чел.	72988	71698
3.	Доля жителей, имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию	%	98,36	98,51

Пояснения к таблице:

Как видно из таблицы, в Вязниковском районе сформирована достаточная сеть маршрутов общественного транспорта, обеспечивающая потребности населения в перевозках.

Вместе с тем, по ряду показателей наблюдается отрицательная динамика. Это обусловлено сокращением численности населения района в перспективе до 2020 года.

## 2.8. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Пешеходное и велосипедное движение осуществляется по тротуарам, в границах существующей линии застройки вдоль улиц: Ефимьево, Железнодорожная, Ленина, Советская, Красное шоссе, Горького.

Интенсивность пешеходного и велосипедного движения не определялась.

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

Выделенных путей для пропуска грузового автотранспорта в городе нет. Грузовой транспорт хаотично пропускается через жилую застройку, а отрицательно влияя как на застройку, так и на организацию движения транспорта и пешеходов. Данная ситуация вызвана тем, что в западной части города, где располагается основная промышленно-коммунальная зона, нет периферийных дорог для пропуска грузового транспорта, а в восточной части города, где в центре городской застройки расположен ряд крупных промышленных предприятий, вывоз продукции осуществляется грузовым автотранспортом.

## 2.10. Анализ уровня безопасности дорожного движения

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, их низкой дисциплиной, а также недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения

безопасности дорожного движения. В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач. По итогам 12 месяцев 2016 года на территории Вязниковского района зарегистрировано 19 дорожно-транспортных происшествий, это на 26,9% меньше, чем за аналогичный период 2015 года (26 ДТП), что на фоне ежегодного прироста транспорта в среднем на 317 единиц, в целом положительно характеризует ситуацию в области организации дорожного. Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно транспортной аварийностью, непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

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

Перечень основных факторов негативного воздействия, а также провоцирующих такое воздействие факторов при условии увеличения количества автомобильного транспорта на дорогах и развития транспортной инфраструктуры без учёта экологических требований:

1) отработанные 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) отработанные 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 другие.

Фотооксиданты биологически активны, ведут к росту легочных заболеваний людей;

4) большую опасность представляют 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;

б) автотранспортные средства не удовлетворяют современным экологическим требованиям. В условиях быстрого роста автомобильного парка это приводит к еще большему возрастанию негативного воздействия на окружающую среду.

## 2.12. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры

Для создания функциональной и рациональной городской среды вся транспортная система города должна быть подчинена единому инженерно-экономическому решению и обеспечивать ряд основополагающих принципов транспортировки жителей и грузов:

- безопасность передвижения населения;
- охрану окружающей среды;
- учет особенностей ландшафта территории;
- учет исторических и национальных приоритетов жителей в отношении определенного вида транспорта.

Поэтому для организации рациональной городской транспортной системы необходимо осуществить комплекс сложных инженерно-экономических решений.

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

- риск ухудшения социально-экономической ситуации, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования дорожной отрасли;

- риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования;

- риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог в соответствии с нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализации Программы существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог общего пользования и достичь запланированных в Программе величин показателей.

Несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации приводит к существенному росту расходов, снижению скорости движения, повышению уровня аварийности.

Наиболее важной проблемой развития сети автомобильных дорог города являются внутригородские дороги общего пользования местного значения.

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог.

В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете муниципального образования эксплуатационное состояние значительной части улиц города по отдельным параметрам перестало соответствовать требованиям нормативных документов и технических регламентов. Возросли материальные затраты на содержание улично-дорожной сети в связи с необходимостью проведения значительного объема работ по ямочному ремонту дорожного покрытия улиц.

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом к 2026 году увеличится, объем перевозок пассажиров автобусами и легковыми автомобилями также увеличится. Прогнозируемый рост количества транспортных средств и увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок на автомобильном транспорте приведет к повышению интенсивности движения на автомобильных дорогах местного значения.

Около 70% протяженности автомобильных дорог местного значения не соответствует нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию, что приводит к повышению себестоимости автомобильных перевозок и снижению конкурентоспособности продукции предприятий.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям для экономики и населения муниципального образования и является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений темпов социально-экономического развития города Вязники.

Для обеспечения прогнозируемых объемов автомобильных перевозок требуется реконструкция перегруженных участков автомобильных дорог, приведение их в соответствие с нормативными требованиями по транспортно-эксплуатационному состоянию и обеспечение автодорожных подъездов к городским населенным пунктам, имеющим перспективы развития, по дорогам с твердым покрытием.

Генеральным планом города Вязники предусматривается развитие сложившейся структуры улично-дорожной сети, строительство новых и реконструкция существующих улиц на расчетный период до 2026 года.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса муниципального образования должны стать:

- ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- строительство улично-дорожной сети на территории районов нового жилищного строительства.

На расчетный срок планируется:

- ремонт и строительство существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;

- ремонт и строительство тротуаров и пешеходных пространств для организации системы пешеходного движения в городе.

### 2.13. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения

Для функционирования и развития транспортной инфраструктуры могут использоваться следующие нормативные документы:

- Градостроительный кодекс Российской Федерации;
- Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
- Федеральный закон от 29.12.2014 № 456 – ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
- постановление Правительства Российской Федерации от 09.02.2016 № 87 «О внесении изменения в положение о Министерстве транспорта Российской Федерации».

### 2.14. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Состояние сети дорог 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 и эксплуатации дорог. При выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использованием специализированных машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ. 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, подлежащих ремонту.

Учитывая вышеизложенное, в условиях ограниченных финансовых средств стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного

снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них.

Применение программно-целевого метода в развитии автомобильных дорог общего пользования муниципального образования «Город Вязники» позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

- риск ухудшения социально-экономической ситуации в стране, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования дорожной отрасли;

- риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования;

- риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения в соответствии с нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализации программы существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог общего пользования и достичь запланированных в программе величин показателей.

### 3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории муниципального образования «Город Вязники»

#### 3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития Муниципального образования «Город Вязники»

Мероприятия по строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в части железнодорожного и воздушного транспорта на ближайшую перспективу не запланированы.

#### 3.2. Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории муниципального образования «Город Вязники»

С ростом промышленного производства и повышением жизненного уровня ускоренно растут мобильность и подвижность населения, объемы и дальность перевозок, в значительной мере определяющие социально-экономическое развитие общества. Мобильность товаров, подвижность населения во многом определяют эффективность экономической системы и социальные условия жизни населения.

Потребность человека в передвижении во многом определяется:

- уровнем развития общества;
- социальной структурой;
- укладом жизни;
- характером расселения по территории муниципального образования;
- свободным временем и реальными доходами населения;
- культурно-бытовыми потребностями;
- концентрацией мест жительства и мест работы и др.

Передвижения человека могут быть пешеходными и транспортными (на индивидуальном или общественном транспорте). В случае сочетания нескольких способов передвижений или видов транспорта, их называют сложными или комбинированными. Любые передвижения осуществляются в соответствии с определенной целью: трудовые, учебные, культурно-бытовые, служебные. Трудовые – поездки на работу, с работы. Эти передвижения наиболее устойчивые и составляют 50–60%.

Учебные – поездки учащихся, студентов в учебные заведения и обратно. Доля передвижений, в соответствии с этой целью, составляет 15–25%.

Культурно-бытовые – поездки по различным личным и бытовым нуждам, являющиеся эпизодическими и зависящие от доходов, социального статуса, рода занятий, возраста и др.

Служебные – поездки в рабочее время при производственной необходимости или выполнении служебных обязанностей.

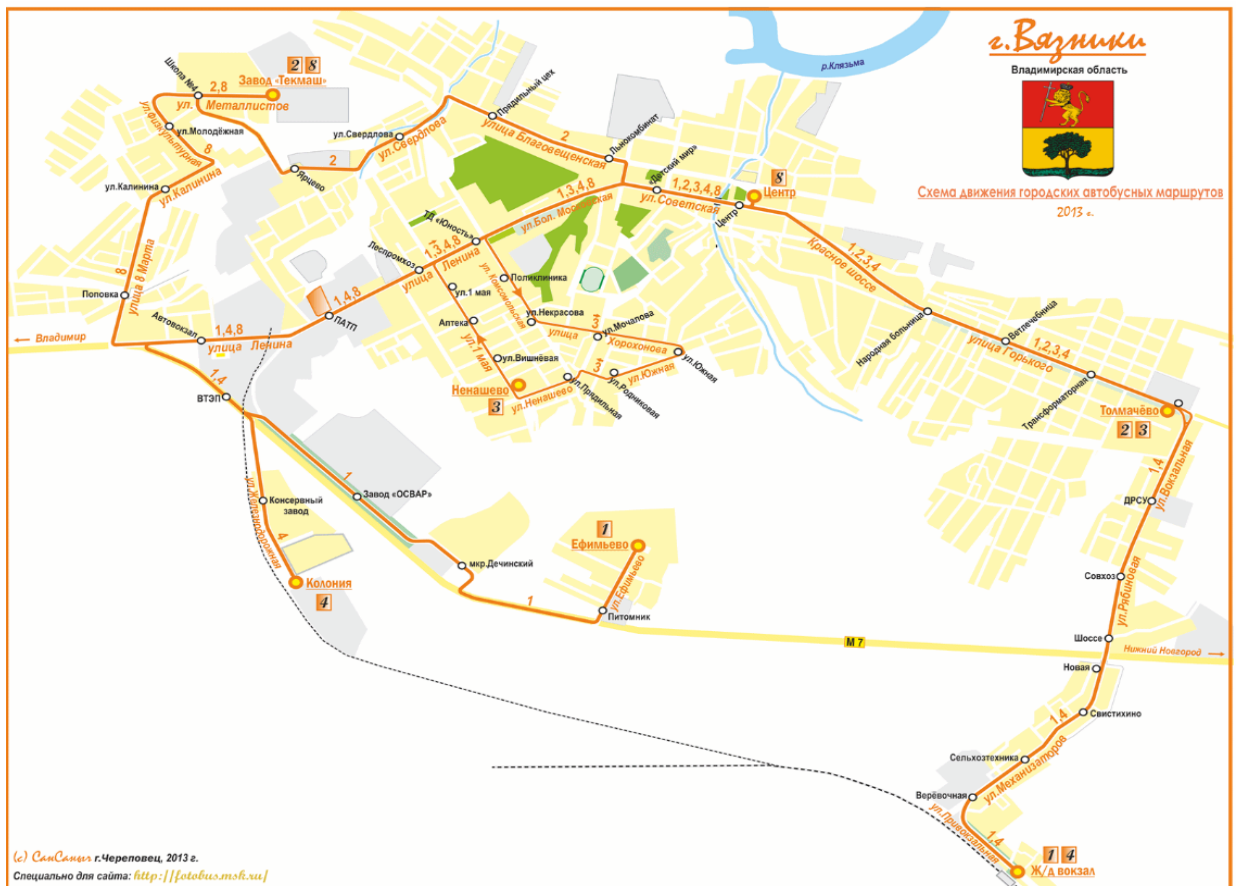
Выбор способа передвижения, вида транспорта и степени их использования зависят от ряда факторов: социальные (социальный статус, семейное положение, принадлежность к референтной группе), личностные (возраст, этап жизненного цикла семьи, род занятий, экономическое положение, образ жизни, представление о себе), культурные (культура, субкультура, принадлежность к социальному классу), психологические (мотивация), состояние развития транспортной системы, качество транспортного обслуживания территории, уровень автомобилизации, расстояние передвижения и др.

### 3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Основным видом городского пассажирского транспорта на расчетный срок в городе Вязники сохраняется автобус. При обеспечении приоритета муниципального транспорта необходимо сохранить и расширить использование разнообразных форм транспортного обслуживания (ведомственный транспорт, аренда, частный транспорт, работающие на контрактной форме отношений) при обязательной координации работы всех форм транспортного обслуживания.

Проектируемая схема линий общественного пассажирского транспорта показана на «Схеме транспортной инфраструктуры».

Схема транспортной инфраструктуры пассажирского транспорта муниципального образования «Город Вязники»



Протяженность линий городского общественного пассажирского транспорта (автобус) по оси улиц на расчетный срок составит 38,5 км, при плотности 1,2 км/км<sup>2</sup>.

Автобусная сеть обеспечивает нормативные пешеходные подходы до ближайших остановок в капитальной застройке не более 500 м, в усадебной - не более 800 м. Кроме того, при проектировании сети учитывалось расположение проходных промышленных предприятий.

Предлагаемая схема линий общественного пассажирского транспорта обеспечивает затраты времени на трудовые передвижения в один конец (в соответствии с пунктом 6.2 СНИП 2.07.01-89\*) не превышающие 30 минут.

Затраты времени на трудовые передвижения с помощью транспорта определялись по формуле:

$$T = t + 60 \times \left( \frac{l_{п}^*}{Y_{п}} + \frac{L_{сп}}{Y_c} + \frac{l_{п}^{**}}{Y_{п}} \right) = 30 \text{ мин.},$$

где t- время ожидания автобуса-5 минут (при организации движения автобусов строго по расписанию);

$l_{п}^*$  -длина пешеходного подхода к остановке  $l_{п}^* = 0,5 \text{ км}$ ;

$L_{сп}$  - дальность поездки на транспорте  $L_{сп} = 3,8 \text{ км}$ ;

$l_{п}^{**}$  - длина пешеходного подхода к месту назначения  $l_{п}^{**} = 0,4 \text{ км}$ ;

$Y_{п}$  - скорость движения пешехода, км/ч (принимается 4км/ч);

$Y_c$  - скорость движения транспорта, км/ч (принимается 20км/ч);

Среднее расстояние от мест проживания до мест работы получено при условии, что трудовые корреспонденции подчинены закономерности

естественного расселения, которое складывается при свободном выборе населением мест работы и жительства в городе. Поскольку трудовая емкость районов в генеральном плане не определялась, при расчете трудовых корреспонденций учитывались только крупные предприятия. Таким образом, среднее расстояние от мест проживания до мест приложения труда, определенное по линиям общественного пассажирского транспорта, составило 3,8 км.

Таким образом, затраты на трудовые передвижения в один конец составят 30 минут.

Требуемое количество машино-мест в местах организованного хранения легковых автомобилей, находящихся в частной собственности, на расчетный срок определено исходя из ожидаемой нормы автомобилизации 250 автомобилей на 1000 жителей к концу расчетного срока.

#### Расчет территории для постоянного хранения автотранспорта

Вид транспорта	Единиц на 1000 жит.	Всего машин
Всего легковых машин	250	10750
в том числе:		
– легковых личных	243	10449
– легковых ведомственных	3	129
– легковых такси	4	172
Мотоциклов и мотороллеров:		
– физических единиц	100	4300
– приведенных к легковому автомобилю	30	1290
Всего личного транспорта в приведенных единицах	273	11739
Всего требуется машино-мест для постоянного хранения личного автотранспорта жителей секционной застройки	273	7562
Всего требуется территории (м <sup>2</sup> ) для постоянного хранения личного автотранспорта жителей секционной застройки	8190	226863

Проектом предложена следующая система постоянного хранения автотранспорта:

- 35,6% или 4177 приведенных транспортных единиц будут храниться на приусадебных участках, где будет проживать 15,3 тыс. человек.

- 64,4% или 7562 приведенные транспортные единицы жителей, проживающих в секционной застройке (27,7 тыс. чел.), будут храниться в гаражах боксового типа.

Новая площадка под строительство гаражей предусмотрена в санитарно-защитной зоне от автомобильной дороги М-7 «Волга» южнее Дечинского микрорайона. В других районах города имеются места гаражных кооперативов. В основном, гаражи предлагается размещать на существующих площадках с

упорядочиванием сложившейся застройки. Общая площадь территорий, предлагаемых под размещение гаражей (с учетом существующих площадок), к концу расчетного срока составит 36,0 га.

Легковые ведомственные автомобили будут храниться на территориях предприятий.

Парк грузовых машин принят исходя из нормы 35 машин на 1000 жителей или 1505 машин, а прочих исходя из нормы 5 машин на 1000 жителей или 215 машин. Парк автобусов 2,5 машины на 1000 жителей или 108 автобусов.

Количество автозаправочных станций рассчитано исходя из ожидаемого количества автомашин, обслуживающих город и расположенных в городе, и прибывающего транспорта из района, области и других городов.

#### Расчет количества заправок

Вид транспорта	Норма заправки	Количество машин	Количество заправок в сутки
Количество машин в городе:			
легковые личные с учетом мотоциклов и мотороллеров, приведенных к легковому автомобилю	1 заправка за 10 суток	11739	1174
легковые ведомственные	1 заправка за 3 суток	129	43
легковые такси	1 заправка за 1 сутки	172	172
грузовые	1 заправка за 2 суток	508	1505
прочие машины	1 заправка за 2 суток	73	215
ведомственные автобусы	1 заправка за 3 суток	108	36
Итого			3145
иностранные машины	15% от общего количества заправок в сутки		472
Всего			3617

Количество заправок в сутки  $N_1$  с учетом коэффициента выхода автомашин на линию  $K_1=0,85$  и неравномерности подхода машин по времени  $K_2=1,5$  составит:

$$N_1 = N \times K_1 \times K_2 = 3617 \times 0,85 \times 1,5 = 4612$$

При этом потребуется 36 колонок. Таким образом, имеющихся в настоящее время в границах города 3 автозаправочных станций достаточно для обслуживания расчетного количества автотранспортных единиц. Выделения



новых площадок под строительство автозаправочных станций на расчетный срок не требуется.

Для обслуживания расчетного парка легкового транспорта по расчету требуется станция технического обслуживания с общим количеством 58 постов. Требуемая площадь для размещения данного количества постов составит 5,5 га. Территория, в настоящее время занимаемая обществом с ограниченной ответственностью «Автотехсервис - Вязники», по генеральному плану предусмотрена под общественную застройку. Генеральным планом предусмотрены требуемые по расчету территории под размещение станций по техническому обслуживанию автомобилей вдоль автомагистрали М-7 «Волга».

В связи с тем, что автомобильные дороги общего пользования местного значения по улицам Б. Московская, Ленина, Советская, Красное шоссе, Горького не имеют необходимой ширины проезжей части 16 м, предлагается рассмотреть расширение на следующих участках:

- расширить ул. Горького на участке от ул. Красное шоссе до ул. Вокзальная;

Также строительство транспортной инфраструктуры запланировано к земельным участкам предоставляемых (предоставленных) для индивидуального жилищного строительства семьям, имеющим троих и более детей в возрасте до 18 лет.

### 3.4. Прогноз развития дорожной сети

Генеральным планом города предусматривается дальнейшее развитие сложившейся структуры улично-дорожной сети города.

Федеральная трасса «Москва – Уфа» (М-7 «Волга») в настоящее время проходит с запада на восток через город Вязники, разделяя его по территории на 2 части. В северной части находится основной жилой массив и часть предприятий. В южной части размещена железнодорожная станция Вязники, микрорайон Нововязники и часть промышленных предприятий.

Основная часть промышленных предприятий, находящихся как в северной, так и в южной частях города, примыкают к федеральной трассе. В настоящее время все пересечения с федеральной трассой решены в одном уровне, что сопряжено с повышенным уровнем аварийности. Ситуация осложнена тем, что именно на перекрестках застройка наиболее плотно приближена к федеральной трассе и нет достаточных территорий для строительства транспортных развязок в разных уровнях.

Проанализировав сложившуюся ситуацию, проектом дано предложение о выносе к концу расчетного срока участка федеральной автотрассы в обход города Вязники с южной стороны. На пересечении проектируемой автотрассы с железнодорожной магистралью Москва - Нижний Новгород предусмотрена транспортная развязка в двух уровнях. Строительство путепровода необходимо и на пересечении железной дороги с автодорогой регионального (межмуниципального) значения Вязники – Сергиевы-Горки - Татарово (СНиП 2.05.02-85\* п. 5.16.). Въезды (съезды) с федеральной трассы в г. Вязники предусмотрены также в разных уровнях (СНиП 2.05.02-85\* п. 5.2.\*).

Поскольку на стадии генерального плана предложения по выбору варианта обхода имеют рекомендательный характер, окончательный выбор направления трассы обхода может быть решен только при разработке соответствующей проектно - сметной документации (техничко - экономическое обоснование или технико - экономический расчет).

В связи с этим намеченный на чертеже створ под автодорогу предлагается сохранять, запретив в нём любое капитальное строительство.

В основу формирования проектируемой структуры улично-дорожной сети положены уже сложившиеся к настоящему времени внутригородские связи и реальная возможность города для осуществления проектных предложений. Однако в проекте даны предложения, которые необходимо осуществить при появлении финансовой поддержки. Данные предложения резервируют направления и территории и ставят задачу изыскания средств для их осуществления.

При проектировании новой схемы улично-дорожной сети города Вязники учтены следующие факторы:

- сложившаяся улично-дорожная сеть;
- рост подвижности населения, повышение уровня автомобилизации, что естественно, приведет к повышению интенсивности движения на основных транспортных магистралях города;
- перераспределение населения между планировочными районами в результате застройки новых площадок;
- размещение основных промышленных предприятий вдоль существующей федеральной магистрали;
- вынос участка федеральной трассы в обход города с южной стороны.

Проектом предлагается следующая классификация улично-дорожной сети города:

- магистральная дорога регулируемого движения. Ширина в красных линиях 50-75 м, ширина проезжей части 16,0 м;
- магистральные улицы общегородского значения. Ширина в красных линиях 30-40 м, ширина проезжей части 7,0-14,0 м;
- магистральные улицы районного значения, транспортно-пешеходные. Ширина в красных линиях 25-40 м, ширина проезжей части 7,0 м;
- улицы и дороги местного значения. Ширина в красных линиях 15-25 м, ширина проезжей части 6,0 м - в жилой застройке, 7,0 м - в промышленных и коммунально-складских районах.

После строительства участка обхода города федеральной магистралью функцию магистральной дороги регулируемого движения будет выполнять существующая федеральная магистраль.

Функции магистралей общегородского значения будут выполнять улицы, имеющие выходы на внешние автомобильные дороги и улицы, обеспечивающие связь между жилыми и промышленными районами с центром города. Это улицы: Ленина, Большая Московская, Советская, Красное шоссе, Горького, вновь проектируемые меридиональные магистрали, связывающие город со станцией Вязники и микрорайоном Нововязники.

Функции магистралей районного значения будут выполнять улицы и дороги, обеспечивающие связь между жилыми и промышленными районами. К ним относятся улицы: Благовещенская, Свердлова, Молодежная, 1 Мая, Железнодорожная, Вокзальная, Механизаторов, Привокзальная в городе Вязники и ул. 1-я Шоссейная, Мира, Главная, Первомайская, Клубная, Текстильная в микрорайоне Нововязники.

Общая протяженность магистральной улично-дорожной сети города к концу расчетного срока составит 68,2 км.

### 3.5. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Диспропорция роста перевозок к объемам финансирования дорожного хозяйства привели к существенному ухудшению состояния автомобильных дорог и, как следствие, к росту доли дорожно-транспортных происшествий, причиной которых служили неудовлетворительные дорожные условия. Ежегодно растет количество ДТП связанных с неудовлетворительными условиями дорог.

Потери от дорожно-транспортных происшествий, связанные с гибелью и ранениями людей, с повреждением автомобильного транспорта, влекут за собой расходы бюджетной системы на медицинское обслуживание, Административные расходы и расходы по восстановлению технического оснащения дорог.

Четкое выполнение мероприятий Программы позволит снизить количество ДТП до 0 при создании удовлетворительных дорожных условий.

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

Количество автомобильного транспорта в последние десятилетия быстро растет. Прогнозы на 2030 г. для муниципального образования «Город Вязники» предполагают дальнейший рост легкового и грузового транспорта. Транспортная инфраструктура муниципального образования не справляется с большим количеством индивидуального автотранспорта: возникают заторы, проблемы с паркованием автомобилей. Также транспорт воздействует на окружающую среду, загрязняя атмосферу, изменяя климат, увеличивая бытовой шум. В связи с этим растет беспокойство по поводу воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения. Возникающий риск для здоровья требует все более срочных действий для снижения негативного воздействия и связанного с ним риска.

Включение вопросов защиты окружающей среды и охраны здоровья в политику для транспорта совершенно необходимо для обеспечения устойчивости развития и снижения заболеваемости. Чтобы оценить важность проблемы, рассмотрим ряд факторов, неблагоприятно влияющих на здоровье. Загрязнение атмосферы. Выбросы в воздух черного дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO<sub>2</sub>), диоксид серы (SO<sub>2</sub>) и озон (O<sub>3</sub>) приводят к множеству вредных проявления для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям. Связанная с транспортом двигательная активность. Исследования европейских учёных показывают тенденцию к снижению уровня

активности у людей в связи с тем, что все больше людей предпочитают передвигаться при помощи автотранспорта. Недостаточность двигательной активности приводит к таким проблемам со здоровьем как сердечнососудистые заболевания, инсульт, диабет типа II, ожирение, некоторые типы рака, остеопороз и вызывают депрессию.

Психологическое и социальное воздействие. Психологическое и социальное воздействие транспорта часто не учитывают или недооценивают, несмотря на то, что оно может влиять на поведение при передвижении. Например, страх перед опасностью в связи с угрозой жизни, которую создает интенсивное движение транспорта, привел к тому, что все большее число родителей отвозит своих детей в школу на автомобиле. Одни лишь психологические и социальные механизмы, которые включаются ожидаемым воздействием транспорта, могут приводить к заболеваниям. Каждое заболевание может повлечь за собой изменение ментального и социального статуса человека или действовать на группу людей. То есть психологическое состояние и социальное положение могут непосредственно влиять на воздействие на человека факторов стресса в окружающей среде.

Альтернативным решением проблемы может стать снижение привлекательности автомобиля. Автомобиль должен использоваться гораздо реже, не повседневно, когда автомобиль используется только для того, чтобы ездить на дачу и на закупки в магазины в выходные.

Нет необходимости ездить на машине на работу. Чтобы это было так, необходимо одновременно повышать привлекательность общественного транспорта. Кроме того, необходимо расширять использование альтернативных способов передвижения, к каким относятся пешеходное и велосипедное.

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

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

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

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

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

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

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

Реализация указанных мер будет осуществляться на основе повышения экологических требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог.

Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог.

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо:

- обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива.

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

Анализируя сложившуюся ситуацию можно выделить три принципиальных варианта развития транспортной инфраструктуры:

- оптимистичный – развитие происходит в полном соответствии с положениями генерального плана с реализацией всех предложений по реконструкции и строительству;

- реалистичный – развитие осуществляется на уровне необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения и доступности, сложившихся на территории муниципального образования «Город Вязники». Вариант предполагает реконструкцию существующей улично – дорожной сети и строительство отдельных участков дорог;

- пессимистичный – обеспечение безопасности передвижения на уровне выполнения локальных ремонтно – восстановительных работ.

В таблице 4.1. Представлены укрупнённые показатели вариантов развития транспортной инфраструктуры.

Таблица 4.1. Укрупнённые показатели развития транспортной инфраструктуры

№ п/п	Показатель	Ед.из м.	Варианты развития		
			Оптимистичный	Реалистичный	Пессимистичный
1	2	3	4	5	6
1.	Индекс нового строительства	%	30,1	8,2	0,00

1	2	3	4	5	6
2.	Удельный вес дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции)	%	0	0	100
3.	Прирост протяженности дорог	км	15	4,3	0
4.	Общая протяженность муниципальных дорог на территории муниципального образования «Город Вязники»	км	200,7	190	185,7

В рамках реализации данной программы, предлагается принять второй вариант как наиболее вероятный в сложившейся ситуации.

#### 4.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта в период реализации программы не предусматриваются.

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

Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно – пересадочных узлов в период реализации программы не предусматриваются.

#### 4.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства

Мероприятия по созданию и развитию инфраструктуры для легкового транспорта, включая развитие единого парковочного пространства, в период реализации Программы не предусматриваются.

#### 4.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Мероприятия по созданию и развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения в период реализации программы не предусматриваются.

#### 4.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных хозяйств

Мероприятия по созданию и развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб в период реализации программы не предусматриваются.

#### 5. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры (по решению заказчика в соответствии с потребностями в развитии объектов транспортной инфраструктуры)

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по решению заказчика в соответствии с потребностями в развитии объектов транспортной инфраструктуры могут включать:

- паспортизацию и кадастровый учет автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них;
- оформление бесхозных автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в муниципальную собственность;
- текущий ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них;
- сохранение участков улично-дорожной сети, показатели которых соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным характеристикам дорог соответственно их категории;
- строительство улично-дорожной сети согласно генеральному плану муниципального образования «Город Вязники»;
- капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них;
- разработка проекта организации дорожного движения на территории муниципального образования «Город Вязники»;
- внедрение проекта организации дорожного движения на территории муниципального образования «Город Вязники»;
- устройство пешеходных тротуаров с твердым покрытием;
- организация велосипедных маршрутов при развитии рекреационной деятельности или росте потребности населения.

## 5.1. Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков

Комплексные мероприятия по организации дорожного движения планируется реализовать следующим образом:

- провести анализ по выявлению аварийно – опасных участков автомобильных дорог общего пользования (совместно с ГИБДД);

- установить знаки безопасности согласно рекомендациям и предписаниям ГИБДД;

- разработать проект безопасности дорожного движения;

- оборудовать улично-дорожную сеть необходимыми техническими средствами организации дорожного движения, требования к которым содержатся в ГОСТ Р 52289-2004. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств;

- реализовать проект безопасности дорожного движения.

Для реализации вышеперечисленных мероприятий по организации дорожного движения требуется привлечение финансовых средств. В данной программе оценка финансовой потребности рассчитана ориентировочно и подлежит более точной оценке после разработки проектно-сметной документации на каждое из мероприятий.

## 5.2. Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем

Базовый телеметрический модуль экстренного реагирования состоит из навигационного приемника ГЛОНАСС/GPS для определения местоположения автомобиля и передающего устройства сотовой связи, которое обеспечивает связь автомобиля с диспетчерским центром.

К телеметрическому модулю подключаются датчики срабатывания акселерометров, подушек безопасности и других устройств автомобиля, активирующиеся при аварии. Подобные телеметрические модули используются в системах мониторинга автотранспорта. Система состоит из четырех основных частей:

1. Объекты мониторинга - транспортные средства.

2. Телеметрический сервер - система обработки и хранения информации.

3. Диспетчерские пункты и автоматизированные рабочие места операторов телеметрических услуг, автотранспортных предприятий, дежурных частей экстренных служб и должностных лиц.

4. Сети передачи информации - сеть GSM/GPRS, интернет, спутниковая связь.

Комплекс взаимосвязанных автоматизированных систем, решающих задачи управления дорожным движением, мониторинга и управления работой всех видов транспорта, информирования граждан формирует основу интеллектуальной транспортной системы (ИТС) Российской Федерации.



Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем на территории города Вязники проводятся. Система ГЛОНАСС/GPS используется на автобусах городских и пригородных пассажирских перевозок, автомобилях жилищно-коммунального хозяйства, автомобилях предприятий и организаций.

Также система ГЛОНАСС/GPS применяется в школьных автобусах, осуществляющих доставку учащихся к учебным заведениям.

### 5.3. Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения

Мероприятия снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения включают в себя:

1. Обустройство обочин вдоль дорог, гаражей, организацию защитных насаждений. Мероприятие проводится муниципальным образованием за счет средств местного бюджета.

2. Контроль за состоянием автотранспортных средств. Мероприятие проводится периодически органами ГИБДД.

3. Единая система контроля качества на АЗС. Контроль предусматривается на государственном уровне.

г) Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности.

Мониторинг и контроль за работой транспорта осуществляется путем изучения транспортного спроса на основании данных о пассажиропотоке и корректировки транспортной модели в случае необходимости транспортными предприятиями, обслуживающими население муниципального образования «Город Вязники». Мероприятие должно проводиться транспортными организациями при возможном участии муниципального образования. На момент разработки программы увеличения транспортных маршрутов не требуется.

Мониторинг реализации программы развития транспортной инфраструктуры должно проводиться муниципальным казенным учреждением «Управление районного хозяйства Вязниковского района Владимирской области». Качество транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности может оцениваться при проведении социологических опросов, а также при рассмотрении жалоб на качество обслуживания.

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

Общие затраты на реализацию Программы определены утвержденным постановлением администрации Вязниковского района Владимирской области от 28.11.2016 № 1008 «Об утверждении муниципальной программы «Дорожное хозяйство муниципального образования «Город Вязники» на 2017 – 2019 годы».

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

Эффективность реализации программы оценивается ежегодно на основе целевых показателей и индикаторов. Оценка результативности и эффективности программы осуществляется по следующим направлениям:

- оценка степени достижения запланированных результатов, выраженных целевыми контрольными показателями по стратегическому направлению (для этого фактически достигнутые значения показателей сопоставляются с их плановыми значениями);

- оценка степени выполнения запланированных мероприятий в установленные сроки (выявления степени исполнения плана по реализации программы (подпрограммы) проводится сравнение фактических сроков реализации мероприятий плана с запланированными, а также сравнение фактически полученных результатов с ожидаемыми);

- оценка степени достижения целевых индикаторов и контрольных показателей по каждому из приоритетных направлений развития в корреспонденции с объемом фактически произведенных затрат на реализацию мероприятий (для выявления степени достижения запланированного уровня затрат фактически произведенные затраты на реализацию программы в отчетном году сопоставляются с их плановыми значениями).

В зависимости от полученных в результате реализации мероприятий программы значений целевых показателей (индикаторов) программы эффективность реализации программы по целям (задачам), а также в целом можно охарактеризовать по следующим уровням:

высокий (Е 95%);

удовлетворительный (Е 75%);

неудовлетворительный (если значение эффективности реализации программы не отвечает приведенным выше уровням, эффективность ее реализации признается не удовлетворительной).

Предоставление отчетности по выполнению мероприятий программы осуществляется в рамках мониторинга.

Целью мониторинга программы является регулярный контроль ситуации в сфере транспортной инфраструктуры, а также анализ выполнения мероприятий по модернизации и развитию объектов транспортной инфраструктуры, предусмотренных программой.

Мониторинг программы комплексного развития транспортной инфраструктуры включает следующие этапы:

1. Периодический сбор информации о результатах выполнения мероприятий программы, а также информации о состоянии и развитии транспортной инфраструктуры поселения.

2. Анализ данных о результатах планируемых и фактически проводимых преобразований в сфере транспортной инфраструктуры. Мониторинг программы

предусматривает сопоставление и сравнение значений показателей во временном аспекте. Анализ проводится путем сопоставления показателя за отчетный период с аналогичным показателем за предыдущий (базовый) период. По ежегодным результатам мониторинга осуществляется своевременная корректировка программы. Решение о корректировке программы принимается администрацией муниципального образования Вязниковский район по итогам ежегодного рассмотрения отчета о ходе реализации программы или по представлению главы администрации муниципального образования Вязниковский район.

Целями программы являются:

- развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры муниципального образования «Город Вязники»;
- повышение уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.

Для достижения указанных целей необходимо решение основных задач:

- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;
- организация мероприятий по развитию и совершенствованию автомобильных дорог местного значения;
- организация мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на территории сельского поселения, а также формированию безопасного поведения участников дорожного движения и предупреждению дорожно-транспортного травматизма.

8. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования «Город Вязники»

Функциональный механизм реализации программы включает следующие элементы:

- стратегическое планирование и прогнозирование (определение стратегических направлений, темпов, пропорций структурной политики развития хозяйственного комплекса сельского поселения в целом, его важнейших отраслевых и межотраслевых комплексов), трансформированное в систему программных мероприятий (проектов) и плановых показателей их результативности;
- переход к программно-целевому бюджетированию с выстраиванием процессов планирования бюджета программы от стратегических целей через долгосрочные региональные и муниципальные программы (далее – функциональные программы) до конкретных мероприятий, исполнения бюджета программы в разрезе муниципальных функциональных программ, а также региональных функциональных программ; мониторинга достижения поставленных в рамках каждой функциональной программы целей и реального влияния их на поставленные стратегические цели развития;

- экономические рычаги воздействия, включающие финансово-кредитный механизм программы, ее материально-техническое обеспечение и стимулирование выполнения программных мероприятий;

- правовые рычаги влияния на экономическое развитие (совершенствование нормативной правовой базы и механизмов правоприменения на федеральном, региональном и муниципальном уровне, включая, в том числе, предложения по мерам совершенствования налогового и технического регулирования, совокупность нормативных правовых документов федерального, областного и муниципального уровня, способствующих деловой и инвестиционной активности, а также регулирующих отношения федеральных, областных и муниципальных органов, заказчиков и исполнителей в процессе реализации мероприятий и проектов программы);

- организационная структура управления программой (определение состава, функций и согласованности звеньев административно-хозяйственного управления), в том числе распределение полномочий и ответственности между участниками реализации программы, необходимых и достаточных для достижения целей программы.

