УТВЕРЖДЕНА

решением Череповецкой

городской Думы

от 06.12.2016 № 241

Программа

комплексного развития транспортной инфраструктуры города Череповца на 2016-2020 годы и на перспективу до 2035 года

г. Череповец

2016 год

Содержание

|  |  |
| --- | --- |
| Паспорт программы комплексного развития транспортной инфраструктуры города Череповца на 2016-2020 годы и на перспективу до 2035 года | 3 |
|  |  |
| 1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктурыгородского округа «Город Череповец» | 6 |
|  |  |
| 2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории городского округа «Город Череповец» | 45 |
|  |  |
| 3. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры. Выбор предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры городского округа «Город Череповец» | 53 |
|  |  |
| 4. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономические параметры объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов) городского округа «Город Череповец» | 57 |
|  |  |
| 5. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры городского округа «Город Череповец» | 71 |
|  |  |
| 6. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры городского округа «Город Череповец» | 74 |
|  |  |
| 7. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории городского округа «Город Череповец» | 74 |
|  |  |

Паспорт Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры города Череповца на 2016-2020 годы и на перспективу до 2035 года

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование  Программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры города Череповца на 2016-2020 годы и на перспективу до 2035 года (далее – Программа) |
| Основание для разработки Программы | 1. Градостроительный кодекс Российской Федерации  2. Федеральный закон от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».  3. Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов». |
| Заказчик Программы | Мэрия города Череповца, г. Череповец, пр. Строителей,2. |
| Разработчик Программы | Управление архитектуры и градостроительства мэрии города Череповца, г. Череповец, ул. Набережная, 37А. |
| Цель Программы | Создание сбалансированной транспортной инфраструктуры города, обеспечивающей безопасность участников дорожного движения, качество и эффективность транспортного обслуживания населения. |
| Задачи Программы | 1. Развитие дорожного хозяйства в городе Череповце.  2. Обеспечение безопасности дорожного движения и функционирования дорожно-транспортной инфраструктуры.  3. Совершенствование организации дорожного движения в городе Череповце.  4. Повышение стабильности работы городского транспорта общего пользования.  5. Развитие улично-дорожной сети города Череповца, в том числе строительство новых и реконструкция существующих объектов дорожной инфраструктуры. |
| Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры | 1. Протяженность новых объектов улично-дорожной сети.  2. Протяженность реконструированных объектов улично-дорожной сети.  3. Площадь дорожного покрытия автомобильных дорог города Череповца, на которых выполнен ремонт (ежегодно).  4. Доля объектов дорожного хозяйства, адаптированных для использования инвалидами и другими маломобильными группами населения (тротуары, остановки общественного транспорта, места для парковок и т.п.).  5. Доля пешеходных переходов, оборудованных элементами повышения безопасности дорожного движения.  6. Количество светофорных объектов, оборудованных системой с возможностями подключения к автоматизированному управлению дорожным движением (ежегодно).  7. Количество пассажиров, перевезенных общественным транспортом.  8. Оценка горожанами уровня обслуживания общественного транспорта. |
| Сроки и этапы реализации Программы | Мероприятия Программы охватывают период с 2016-2020 годы и на перспективу до 2035 года. Мероприятия и целевые показатели (индикаторы), предусмотренные Программой, рассчитаны на первые 5 лет с разбивкой по годам, а на последующий период (до окончания срока действия программы) – без разбивки по годам. |
| Основные мероприятия Программы | 1. Проведение работ, направленных на улучшение состояния улично-дорожной сети города Череповца.  2. Адаптация остановочных пунктов общественного транспорта и подходов к остановочным пунктам для обеспечения доступности инвалидам и другим маломобильным группам населения.  3. Проведение работ, направленных на повышение безопасности дорожного движения.  4. Проведение работ по созданию информационных и управляющих систем в городе Череповца.  5. Проведение работ, направленных на повышение спроса на общественный транспорт. |
| Объемы и источники финансирования  Программы | Общий объем финансирования Программы составляет 20 953 752,1 тыс. руб., в том числе по годам реализации:  2016 год – 668 814,5 тыс. руб.;  2017 год – 3 654 288,7 тыс. руб.;  2018 год – 4 127 740,7 тыс. руб.;  2019 год – 4 270 721,0 тыс. руб.;  2020 год – 3 573 788,2 тыс. руб.;  2021-2035 годы – 4 658 399,0 тыс.руб.  Из них по источникам финансирования:  средства бюджета города Череповца, всего – 2 079 752,9 тыс. руб., в том числе:  2016 год – 311 104,1 тыс.руб.;  2017 год – 299 136,6 тыс.руб.;  2018 год – 288 292,0 тыс.руб.;  2019 год – 302 837,2 тыс.руб.;  2020 год – 259 627,0 тыс.руб.;  2021-2035 годы – 618 756,0 тыс.руб.;  средства федерального и областного бюджета, всего – 18 873 999,2 тыс. руб., в том числе:  2016 год – 357 710,4 тыс.руб.;  2017 год – 3 355 152,1 тыс.руб.;  2018 год – 3 839 448,7 тыс.руб.;  2019 год – 3 967 883,8 тыс.руб.;  2020 год – 3 314 161,2 тыс.руб.;  2021-2035 год – 4 039 643,0 тыс.руб.  Из них в рамках реализации проекта «Мостовой переход через р. Шексну в створе ул. Архангельской» в г. Череповце – 12 189 854,9 тыс.руб., в том числе:  2017 год – 2 948 154,2 тыс.руб.;  2018 год – 3 151 327,3 тыс.руб;  2019 год – 3 148 855,9 тыс.руб.;  2020 год – 2 941 517,5 тыс.руб.  средства областного бюджета, всего – 1 218 985,7 тыс. руб., в том числе:  2017 год – 294 815,5 тыс.руб.;  2018 год – 315 132,8 тыс.руб.;  2019 год – 314 885,6 тыс.руб.;  2020 год – 294 151,8 тыс.руб.;  средства федерального бюджета, всего – 10 970 869,2 тыс. руб., в том числе:  2017 год – 2 653 338,7 тыс.руб.;  2018 год – 2 836 194,5 тыс.руб.;  2019 год – 2 833 970,3 тыс.руб.;  2020 год – 2 647 365,7 тыс.руб. |

1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктурыгородского округа «Город Череповец»

1.1. Анализ положения Вологодской области в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения городского округа – город Череповец в структуре пространственной организации Вологодской области

Вологодская область расположена на севере Европейской части России и входит в Северо-Западный федеральный округ. Площадь Вологодской области 144,5 тыс. кв. км. Территория области равна совокупной площади нескольких европейских государств, таких как Дании, Швейцарии, Бельгии и Голландии. Область граничит на севере – с Архангельской областью, на востоке – с Кировской областью, на юге – с Костромской и Ярославской областями, на юго-западе – с Тверской и Новгородской областями, на западе – с Ленинградской областью, на северо-западе – с Республикой Карелия.

Удобное географическое положение позитивно влияет на развитие экономики. Через область проходят все виды транспортных коммуникаций: железные и автомобильные дороги, Волго-Балтийский водный путь, воздушный коридор Европа-Азия.

Выгода географического положения области заключается также в близости к главным промышленным центрам страны: Москве и Санкт-Петербургу, а также в соседстве с ведущими регионами Северо-Запада и Центра. Волго-Балтийский канал позволяет в течение 6 месяцев навигации отправлять грузы в порты Балтийского, Белого, Каспийского, Черного и Средиземного морей.

Город Череповец – один из центров черной металлургии Российской Федерации, крупный промышленный центр северо-запада России. Череповец – это первый по численности населения город Вологодской области (318,536 тыс. чел.), административный центр Череповецкого муниципального района Вологодской области и центр Череповецкой системы расселения (г. Череповец, Кадуйский, Череповецкий, Шекснинский районы); один из немногих российских региональных городов, превосходящих административный центр субъекта федерации – г. Вологду – по промышленному потенциалу. Город входит в состав Северо-Западного федерального округа.

Город расположен в юго-западной части Вологодской области на обоих берегах р. Шексны при впадении в нее р. Ягорбы.

Занимает выгодное географическое положение, так как находится на стыке трех экономических районов: Европейского Севера, Северо-Запада и Центра России, в радиусе 500 километров от крупнейших экономических центров страны – Москвы и Санкт-Петербурга.

Отличительная особенность положения города – это удобные транспортные связи на пересечении железной дороги Санкт-Петербург – Вологда с Волго-Балтийским водным путем. ОАО «Череповецкий порт» – один из крупных речных портов Волго-Балтийского водного пути. В 25 км от города Череповца расположен единственный в Вологодской области международный аэропорт.

Расстояние по железной дороге от Череповца до Вологды – 120 км, до Санкт-Петербурга – 475 км, до Москвы – 620 км.

Муниципальное образование «Город Череповец» на всем протяжении граничит с муниципальным образованием «Череповецкий муниципальный район», в том числе: на севере с Тоншаловским сельским поселением, на востоке – с Ирдоматским сельским поселением, на юге – с Югским сельским поселением, на западе – с Нелазским сельским поселением.

Развитая транспортная инфраструктура, наличие динамично развивающихся глобальных компаний со сложившейся культурной традицией индустриального города, развивающаяся структура экономики города, в которой представлены и равноправно сосуществуют бизнесы различных масштабов, совершенствование многоуровневой образовательной системы за счет сотрудничества металлургических, химических и машиностроительных предприятий с профессиональными образовательными учреждениями города – все это является ресурсным потенциалом города, определяющим особенности экономического развития территории.

Площадь городского округа составляет 12988,1 га.

1.2. Социально-экономическая характеристика городского округа, характеристика градостроительной деятельности на территории городского округ, включая

деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса

Численность населения города Череповца на 1 января 2016 года 318 536 человек, а среднегодовая численность населения – 318 322 человека.

К городу тяготеют сопредельные муниципальные районы: Кадуйский, Череповецкий, Шекснинский. Численность населения Череповецкой системы расселения составляет 407 тыс. чел.

Миграционный прирост населения стабильно положительный, однако численность мигрантов отличается по годам: за последние 10 лет прирост мигрантов изменялся от 110 до 1766 чел. в год. Значительная доля мигрантов – это жители муниципальных образований Вологодской области и муниципальных образований соседних субъектов Российской Федерации.

Половозрастная структура населения города в целом близка к общероссийской: высокая доля населения старше трудоспособного возраста – 22,7% и низкая доля детей – 18,7%.

Более 40% всех работников крупных и средних предприятий заняты в обрабатывающих производствах (41,5%); 34,3% работников заняты в образовании, здравоохранении, государственном управлении и обеспечении военной безопасности; социальном страховании, деятельности в области культуры и искусства, операциями с недвижимым имуществом и предоставлением прочих услуг; 7,1% занятых приходится на строительство. В остальных отраслях заняты 17,1% работников.

Среднесписочная численность работников крупных и средних предприятий города за 2015 год составила 88 002 человека, уменьшилась по сравнению с 2014 годом на 2,6%; среднесписочная численность работников предприятий промышленного производства составила 40 683 человека или 46,2% среднесписочной численности работающих на крупных и средних предприятиях города.

На 1 января 2016 года среднегодовой уровень безработицы в 2015 году составил 1,2%, численность безработных составила 2 220 человек (+26,2% к уровню 2014 года), потребность работодателей в работниках – 3 618 чел., что на 15,3% (+481 ед.) выше уровня 2014 года (3 137 ед.) – превышает число безработных в 1,6 раза.

Основу экономического потенциала Череповца составляют предприятия черной металлургии и частично химического комплекса. Также представлены машиностроение и металлообработка, пищевая, лесная и деревообрабатывающая промышленности, электроэнергетика, строительство, полиграфическая промышленность, цветная металлургия.

Ведущими предприятиями черной металлургии являются Череповецкий металлургический комбинат, ПАО «Северсталь», ОАО «Северсталь-метиз». Череповецкий металлургический комбинат, второй по величине сталелитейный комбинат России, входит в состав ПАО «Северсталь», которое является одной из крупнейших в мире вертикально-интегрированных сталелитейных и горнодобывающих компаний. ПАО «Северсталь» производит более 90% продукции отрасли и более 70% всей промышленной продукции в городе.

За 2015 год объем отгруженной продукции крупными и средними предприятиями промышленного производства города в действующих ценах увеличился к уровню 2014 года на 19,3% и составил 398,4 млрд. рублей.

Оборот розничной торговли по предприятиям города составил 48 728,6 млн. рублей, наблюдается рост на 11,3% в текущих ценах и падение на 9,6% в сопоставимых ценах к уровню 2014 года.

Оборот общественного питания составил 2 398,2 млн. рублей, наблюдается рост к уровню 2014 года в текущих (на 20,2%) и сопоставимых ценах (на 5,9%).

Реализация бытовых услуг составила 2 247,4 млн. руб., наблюдается рост в текущих (на 0,4%) и сопоставимых ценах (на 0,1%) к уровню 2014 года.

За 2015 год средняя начисленная заработная плата работников крупных и средних предприятий города составила 39 710 рублей, что по сравнению с уровнем 2014 года на 0,9% больше.

Размер средней заработной платы за 2015 год в металлургическом производстве составляет 54 351 руб., в химическом производстве – 52 086 руб.

Административно город Череповец не делится на районы, однако планировочно принято выделять 4 района: Индустриальный, Заягорбский, Зашекснинский, Северный. Город представляет ряд компактно расположенных образований, разграниченных водотоками, железной дорогой, производственными зонами и объединенных общей инфраструктурой. Значительные городские территории заняты промышленными зонами.

Жилищный фонд города на 01.01.2016 составил 7750,1[[1]](#footnote-1)тыс. кв. м. Жилищная обеспеченность – 24,3 кв. м на человека, что соответствует общероссийскому уровню.

В последние годы ежегодно вводится порядка 116 тыс. кв. м нового жилищного фонда, или 0,3 кв. м в год на человека. В структуре нового жилищного фонда 90% приходится на многоквартирные многоэтажные жилые дома и 10% – на индивидуальные дома. Территориальные возможности Индустриального и Северного районов в настоящее время исчерпаны. Здесь возможно выборочное новое жилищное строительство на реконструируемых или уплотняемых территориях. Основная доля нового жилищного строительства приходится на Зашекснинский район.

С 2012 года в городе Череповце наблюдается положительная динамика объемов ввода жилья.

Главными направлениями развития новых жилых районов и сопутствующей им инфраструктуры являются юго-восточное (Зашекснинский район) и северо-восточное (Заягорбский район). Основные объемы нового жилищного строительства как многоэтажного, так и индивидуального, предусматриваются на территории Зашекснинского района. Здесь же предусмотрены площадки для размещения крупных объектов городского значения – здравоохранения, образования, культуры, спорта, рекреации, торговли, развлечения и др.

Последние годы характеризуются значительным увеличением в городе благоустроенных зеленых зон и зон отдыха горожан. В городе появилось несколько новых скверов и парков, ежегодно ведутся работы и по восстановлению зеленого фонда.

В восточной части города в створе ул. Архангельской планируется строительство нового автомобильного моста через р. Шексну. Строительство Мостового перехода через р. Шексну в створе ул. Архангельской обеспечит сбалансированное развитие транспортно-дорожной сети города с закольцовкой транспортных магистралей (создания единой устойчивой магистральной сети города, которая позволит связать Федеральную трассу, проходящую через г. Ярославль, с автомагистралью Федерального значения Вологда – Новая Ладога, создаст условия для транзитного потока без загрузки городских магистралей). Реализация данного проекта обеспечит дополнительное, бесперебойное сообщение северной и южной планировочных зон города между собой, а также обеспечит отвод транзитных по отношению к центру города транспортных потоков. Строительство второго моста через реку Шексну снимет транспортную нагрузку на Октябрьский мост и на прилегающие улицы.

Оценка транспортного спроса на территории города Череповца.

На территории города в полном объеме выполняются требования доступности остановок общественного транспорта. По данным социологического исследования в 2015 году доля жителей города, удовлетворенных работой общественного транспорта, достигает более 68%. То есть показатели работы общественного транспорта находятся на весьма удовлетворительном уровне. Вместе с тем, происходит снижение количества пассажиров, пользующихся общественным транспортом, в связи с увеличением личного транспорта. С целью обеспечения пропускной способности улично-дорожной сети города на постоянной основе работает рабочая группа по повышению эффективности и улучшению организации дорожного движения в городе.

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

Городской округ характеризуется высоким транспортным потенциалом. Его транспортный комплекс представлен развитыми системами железнодорожного, автомобильного, водного и воздушного транспорта, которые обладают возможностями своего дальнейшего совершенствования.

Через городской округ проходит железнодорожная линия Санкт-Петербург – Вологда. На данной железнодорожной линии располагается 4 остановочные станции: 3 грузовых (ст. Череповец-2, ст. Кошта и ст. Пристань) и 1 грузопассажирская (ст. Череповец-1).

Помимо указанных станций, в городе имеются станции на территориях промышленных предприятий, подъезд к которым осуществляется по обширной сети подъездных и внутристанционных путей.

На пересечении с р. Ягорба сооружены два моста длиной 83 м. Через реку Кошта в Индустриальном районе сооружены три моста длиной 55 м.

Протяженность железнодорожной линии Санкт-Петербург – Вологда по территории городского округа составляет порядка 25 км.

Железнодорожный вокзал первого класса, расположенный в центральной части города, принимает составы, идущие в направлении Москвы, Санкт-Петербурга, Вологды, Архангельска, Котласа, Воркуты, а также в Уральский регион и Казахстан.

Город Череповец расположен на 6 км южнее автомобильной дороги общего пользования федерального значения А-114 Вологда – Новая Ладога I, III категории. Интенсивность движения в обоих направлениях по данной дороге более 33 тыс. автомобилей в сутки. Более 8 тыс. автомобилей в сутки следует по этой дороге в направлении Череповец – Вологда. На 124 км данной дороги сооружена автомобильная развязка в разных уровнях, от улично-дорожной сети города (Кирилловское шоссе) к ней подходит дорога регионального значения – Подъезд к городу Череповцу. Второй выезд из города на федеральную автомобильную дорогу проходит через промышленную зону, по дороге регионального значения Подъезд к г. Череповец со стороны АО «ФосАгро-Череповец», входящей в Северное шоссе.

В южном направлении на продолжении ул. Рыбинская из города выходит автомобильная дорога Сергиев Посад – Калязин – Рыбинск – Череповец, которая соединяет город с южными районами, а также с Ярославской и Московской областями. Связь населенных пунктов Череповецкого района, расположенных восточнее города, осуществляется по автомобильной дороге Ирдоматка – Череповец, входящей в город в створе ул. К. Беляева. Характеристика автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, подходящих к городу, приведена в таблице 1.

Таблица 1

Характеристика автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, подходящих к городу

| № пп | Наименование автодороги | Техническая категория | Тип покрытия проезжей части | Ширина проезжей части, м | Ширина земляного полотна, м | Максимальная интенсивность движения автотранспорта, авт./час. |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Подъезд к городу Череповцу км 0+280–5+120 от автомобильной дороги Вологда – Новая Ладога | IВ | Усовершенствованный  капитальный | 15,0 | 27,5 | 2500-3000 |
| 2 | Подъезд к городу Череповцу (со стороны АО «ФосАгро-Череповец») | III | 7,0 | 12,0 | 1300-1500 |
| 3 | Сергиев Посад – Калязин – Рыбинск – Череповец | III | 7,0 | 12,0 | 1100-1200 |
| 4 | Ирдоматка – Череповец | IV | 6,0 | 10,0 | 1100-1200 |

На Привокзальной площади, рядом с железнодорожным вокзалом, располагается автовокзал, осуществляющий междугородные и пригородные пассажирские перевозки. Междугородним сообщением автовокзал связан с соседними населенными пунктами 27 маршрутами. Пригородное сообщение представлено 13 маршрутами. Междугородные и пригородные автобусные маршруты связывают город со следующими населенными пунктами:

Междугородные: Вологда, Белозерск, Ярославль, Бабаево, Большой Двор, Борисово, Великий Устюг, Вытегра, Дуброво, Камешник, Кириллов, Кисово, Коротово, Липин Бор, Никольск, Остров, Петрозаводск, Плосково, Пошехонье, Рыбинск, Сизьма, Сокол, Талицы, Устюжна, Харламовское, Чагода, Шола.

Пригородные: Абаканово, Большая Дора, Дора, Кадуй, Малечкино, Межное, Неверов Бор, Нова, Парфеново, Романда, Суда, Фабрика 7‑й годовщины, Хохлово, Шайма, Шексна, Шулма, Шухободь.

Единовременная вместимость автовокзала соответствует существующему спросу и рассчитана на 260 человек.

По реке Шексна проходит Волго-Балтийский водный путь федерального значения, способный пропускать следующие суда: грузовые самоходные сухогрузные и нефтеналивные, грузовые несамоходные наливные и сухогрузные, пассажирские, буксиры, технические. Грузы по водному пути перевозятся в порты следующих населенных пунктов: Москва, Санкт-Петербург, Александровское, Коврижино, Нижний Новгород, Богатырь, Углич, Шала, Вогнема, Кимры, Усть-Ижора, Вытегра, Рыбинск, Шелейки, Белоусово, Устье Вытегра. Интенсивность движения судов за период навигации через створ Торово в оба направления в 2013 году составила 9,0 тыс. единиц, грузооборот в оба направления в 2013 году – 11,7 млн. тонн.

Северо-восточнее границы города располагается аэропорт, который обслуживается предприятием ООО «Авиапредприятие «Северсталь». Аэропорт класса «В» имеет одну искусственную взлетно-посадочную полосу, размерами 2523х42 м. Из аэропорта регулярно выполняются рейсы по 14 маршрутам до населенных пунктов: Санкт-Петербург, Москва, Ухта, Апатиты, Великий Устюг, Калининград, Мурманск, Сочи, Симферополь, Анапа, Геленджик, Хельсинки, Бургас. За 2013 год пассажирооборот аэропорта составил 97 тыс. пассажиров, а грузооборот – 18,39 тыс. тонн. На аэродроме Череповец имеется перрон для малой авиации размером 185х75 м, вертолетные площадки отсутствуют.

1.4. Характеристика сети дорог городского округа, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог

Сложившаяся структура улично-дорожной сети городского округа (далее – УДС) совместно с основными внешними направлениями представляет собой преимущественно прямоугольную схему, разрезанную на части реками Шексна и Ягорба и железнодорожной магистральной линией Санкт-Петербург – Вологда. Основу структуры УДС определяют магистральные улицы общегородского значения, формирующие меридиональную и широтную оси, которые связывают между собой районы города. Широтная ось: пр. Победы – ул. Мира, меридиональная ось: Кирилловское шоссе – ул. Сталеваров – Октябрьский пр. Осевые улицы принимают на себя основной объем автомобильного трафика и в час пик бывают перегружены.

Помимо осевых улиц имеется дополнительная связь Северного и Заягорбского районов с помощью Северного шоссе и ул. Архангельской. Магистральную сеть дополняют улицы районного значения. В Индустриальном районе: ул. Ленина, Советский пр., ул. М. Горького, ул. Комсомольская, пр. Строителей, ул. Парковая, ул. Устюженская; в Северном районе: ул. Кирилловская, ул. Молодежная; в Заягорбском районе: ул. Краснодонцев, ул. Олимпийская, ул. Космонавта Беляева, ул. Командарма Белова, ул. Суворова, ул. Судостроительная; в Зашекснинском районе: ул. Раахе, ул. Рыбинская, Шекснинский пр., ул. Ленинградская, ул. Любецкая, ул. Городецкая.

Общая протяженность магистральной сети составляет 107,8 км, ее плотность в жилых районах 2,0 км/кв. км, что является показателем нормативного транспортного обслуживания территории магистральными улицами.

На УДС города имеется 10 искусственных сооружений. Наиболее важные из них мосты и путепроводы, соединяющие разные районы города:

1) Октябрьский мост через р. Шексна: соединяет Зашекснинский и Индустриальный районы; является единственной связью Зашекснинского района с остальными частями города; ближайший мост через Шексну располагается в п. Шексна.

2) Мост через р. Ягорба: располагается на пр. Победы и соединяет Индустриальный и Заягорбский районы города.

3) Путепровод через железнодорожные пути в створе ул. Сталеваров и ул. Школьная: соединяет Индустриальный и Северный районы города.

4) Мост через р. Ягорба в створе Северного шоссе и ул. Архангельская: соединяет Северный и Заягорбский районы.

Используя продолжительную длину мостов и путепроводов, были организованы автомобильные развязки в разных уровнях на пересечениях:

Кирилловского шоссе и ул. Городского Питомника;

ул. Сталеваров и ул. Парковая;

пр. Победы и ул. Набережная;

Северное шоссе и южный съезд к садоводствам;

Северное шоссе и ул. Боршодская.

Наиболее загруженным искусственным сооружением на УДС города является Октябрьский мост, соединяющий левый и правый берега реки Шексны. Ежедневно Октябрьский мост несет большую нагрузку по пропуску значительных потоков автотранспорта, следующего из Зашекснинского района (левобережная часть), являющегося основной площадкой жилищного строительства последних лет и обладающего значительными территориальными ресурсами, в основную часть города (правобережная часть), в которой сконцентрировано почти 73% рабочих мест Череповца. В настоящее время пропускная способность Октябрьского моста не соответствует величине транспортного потока и не обеспечивает в достаточной мере безопасность движения. В 2011 году интенсивность движения транспорта к Октябрьскому мосту в час пик в одном направлении (трехполосная дорога) составила 4667 прив.ед./час (легковых автомобилей/час). В 2014 году интенсивность движения транспорта к Октябрьскому мосту в час пик в одном направлении (трехполосная дорога) составила 5460 прив.ед./час, максимальная пропускная способность трехполосной дороги в одном направлении, согласно п. 5.1.16 «ОДМ 218.2.020-2012. Отраслевой дорожный методический документ. Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог», рекомендованному к применению распоряжением Росавтодора от 17.02.2012 № 49-р – 2200 прив.ед./час по одной полосе, т.е. 6600 прив.ед./час по трем полосам в одном направлении, но из-за ширины полос движения на Октябрьском мосту в 3,5 метра и въезда с ул. Парковая реальная пропускная способность – не более 4500 прив.ед./час в ЗШК, а из-за перекрестка Октябрьский – Раахе – не более 4300 прив.ед./час в Индустриальном районе. В 2014 году уровень загрузки движением существующего моста составил 121%. К 2020 году интенсивность движения транспорта к Октябрьскому мосту в час пик в одном направлении составит 7725 прив.ед./час, и уровень загрузки возрастет до 180% – утром, вечером до 172%.

Ближайшие к мосту перекрестки на пересечении Октябрьского пр. с ул. Раахе и ул. Сталеваров с ул. Данилова/ул. Парковая не могут пропускать такое количество транспортных средств – в этих местах образуются транспортные заторы.

Характеристика мостовых сооружений приведена в таблице 2.

Таблица 2

Характеристика мостовых сооружений

| № пп | Наименование мостового сооружения | Основные параметры | | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Местоположение | Год постройки | Материал | Длина  (с проходами), м | Длина сооружения, м | Ширина сооружения, м | Ширина проезжей части, м | Ширина тротуаров, м | Техническое состояние (дата последнего обследования) |
| 1 | Октябрьский мост через р. Шексна | В створе улиц Сталеваров и Октябрьского пр. | 1979 | Сталь,  железобетон | 1974,5 | 778,80 | 26,40 | 21 | 2\*2,25 | Неудовлетворительное 2000 год, 2015 год |
| 2А | Северный мост: Путепровод над железной дорогой | Створ ул. Архангельской | 1985. | Железобетон | 2111,0 | 126,29 | 30,50 | 25,00 | 2\*2,25 | Неудовлетворительное, 2007 год |
| 2Б | Северный мост: Мост через р. Ягорбу | Северное шоссе | 1981 | Железобетон | 101,11 | 29,90 | 24,00 | 2\*2,25 | Неудовлетворительное, 2013 год |
| 3 | Мост через р. Кошта | Створ Северное шоссе | 1974 | Железобетон |  | 54,02 | 18 | 15 | 2\*1,5 | Неудовлетворительное, 2013 год |
| 4 | Мост через р. Серовка в створе ул. Северной | Створ ул. Северной | 1981 | Железобетон |  | 22,88 | 9,70 | 6,90 | 2\*1,4 | Неудовлетворительное, 2007 год |
| 5 | Мост через р. Серовка в створе ул. Остинской | Створ ул. Остинской | 1968 | Железобетон |  | 19,16 | 20 | 14 | 2\*3 | Неудовлетворительное, 2007 год |
| 6 | Мост через р. Серовка в створе Кирилловского шоссе | Створ Кирилловского шоссе | 1969 | Железобетон |  | 25,50 | 11,20 | 8 | 2\*1,6 | Неудовлетворительное, 2007 год |
| 7А | Путепровод по ул. Сталеваров | Створ ул. Сталеваров. | 2000 | Сталь,  железобетон | 4174 | 214 | 30,70 | 26 | 2\*2,25 | Не проводилось |
| 7Б | Путепровод над автомобильной дорогой. Путепровод над железной дорогой. | 278,50 | 27,60 | 23 | 2\*1,5 |
| 8 | Мост через р. Ягорбу | Створ пр. Победы. | 2011 | Сталь,  железобетон |  | 122,86 | 55,40 | 31 | 2\*2,25 | Не проводилась |

Параметры дорожного движения на УДС в часы пик представлены в таблице 3.

Таблица 3

Основные параметры дорожного движения на УДС в часы пик

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование участка УДС | Наименование параметра дорожного движения | | | |
| Средняя скорость потока, км/ч (в часы пик) | Максимальная интенсивность, ТС/час (в одном направлении) | Коэффициент загрузки (в часы пик) | Качество содержания автомобильных дорог |
| Кирилловское шоссе (выезд из города) | 40 | 1960 | 0,42 | Удовлетворительное |
| Северное шоссе и Северный мост | 25 | 1730 | 0,60 | Хорошее |
| ул. Сталеваров | 25 | 3700 | 0,91 | Удовлетворительное |
| ул. Парковая (въезд на мост) | 15 | 1170 | 1,28 | Удовлетворительное |
| ул. Данилова | 20 | 1100 | 1,37 | Удовлетворительное |
| ул. Ленина | 20 | 1190 | 1,32 | Хорошее |
| Советский пр. | 15 | 1100 | 1,22 | Хорошее |
| ул. Горького | 15 | 750 | 0,94 | Хорошее |
| Пр. Победы | 25 | 3390 | 0,94 | Хорошее |
| Мост р. Ягорба | 30 | 3580 | 0,56 | Удовлетворительное |
| ул. Гоголя | 20 | 1250 | 0,66 | Удовлетворительное |
| ул. Архангельская | 20 | 2560 | 0,87 | Хорошее |
| ул. Краснодонцев | 30 | 1340 | 0,52 | Хорошее |
| ул. Первомайская | 10 | 1100 | 1,10 | Удовлетворительное |
| Октябрьский мост | 35 | 4350 | 0,97 | Удовлетворительное |
| пр. Октябрьский (от моста) | 35 | 3700 | 0,52 | Хорошее |
| пр. Октябрьский (к мосту) | 20 | 2950 | 1,00 | Хорошее |
| ул. Раахе | 35 | 1600 | 0,95 | Отличное |
| В среднем по УДС | 24,2 | 2140 | 0,897 | Удовлетворительное |

По состоянию на 1 января 2016 года протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения в городе составляет 223,145 км, в том числе с усовершенствованным покрытием – 166,281 км, с грунтовым и переходным покрытием – 56,864 км.

Экологическая нагрузка на окружающую среду от автомобильного транспорта

Воздействие автотранспорта на окружающую среду, создающее высокую токсичность и плотность загрязнения атмосферного воздуха, в последнее время выходит на первый план. В период с 2001 по 2015 годы общее количество зарегистрированного автотранспорта в городе выросло более чем на 20%, в связи с этим возросла и нагрузка на окружающую среду от автотранспорта. Оценка нагрузки на окружающую среду от автомобильного транспорта выполнялась на основе количества зарегистрированного автотранспорта по методике, рекомендованной ФГУП «НИИ Атмосфера».

1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в

городском округе, обеспеченность парковками (парковочными местами)

Количество транспортных средств, зарегистрированных в РЭО ГИБДД УМВД России по г. Череповцу составляет:

за 2011 год – 115 305 ед. ТС, в т. ч. по городу – 102 772 ед. ТС;

за 2012 год – 120 734 ед. ТС (+4,7%), в т. ч. по городу – 107 286 ед. ТС (+4,4%);

за 2013 год – 124 687 ед. ТС (+3,3%), в т. ч. по городу – 110 567 ед. ТС (+3,1%);

за 2014 год – 132 042 ед. ТС (+5,9%), в т. ч. по городу – 113 253 ед. ТС (+2,4%);

за 2015 год – 133 972 ед. ТС (+1,5%), в т. ч. по городу – 111 987 ед. ТС

(-1,1%);

за 5 мес. 2016 года – 135 281 ед. ТС , в т. ч. по городу – 132 969 ед. ТС.

Из них:

Таблица 4

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Год | Легковые «В» | | Грузовые «С» | | Автобусы «D» | |
| Текущие данные | Архивные данные (снято с учета) | Текущие  данные | Архивные данные (снято с учета) | Текущие данные | Архивные данные (снято с учета) |
| 2011 | 8915 | 11747 | 367 | 667 | 94 | 210 |
| 2012 | 11452  (+28,5%) | 7338 | 376  (+2,4%) | 483 | 70  (-25,5%) | 132 |
| 2013 | 12879  (+12,6%) | 6921 | 390  (+3,7%) | 362 | 78  (-11,4%) | 109 |
| 2014 | 14052  (+9,1%) | 4030 | 443  (+13,6%) | 249 | 81  (+3,8%) | 58 |
| 2015 | 11847  (-15,7%) | 4039 | 522  (+17,8%) | 259 | 98  (+21%) | 72 |
| 5 мес. 2016 | 5866 | 1519 | 350 | 110 | 81 | 20 |

Данные в таблице не отражают реального количества автотранспортных средств в городе. У жителей города имеется большое число автомобилей, зарегистрированных в других населенных пунктах. Город Череповец, являясь крупным промышленным узлом страны, притягивает на заработки население из соседних муниципальных образований, которое приезжает на своем автотранспорте и образуют весомую нагрузку на УДС города и объекты по обслуживанию автомобильного транспорта.

В новых экономических условиях снизился прирост личного автотранспорта и в сравнении с 2015 годом составил 1,1%. Уровень автомобилизации в городе Череповце по состоянию на 01.01.2016 составляет 355 автомобилей на 1000 чел.

Хранение легковых автомобилей на территории муниципального образования осуществляется на открытых стоянках, внутриквартальных проездах и в одноэтажных боксовых и металлических гаражах, расположенных по всей территории города. Из-за малого количества организованных парковочных мест большинство транспорта хранится на внутриквартальных проездах.

Особенно остро стоит проблема парковок в Индустриальной части города. Неправильно припаркованные автомобили создают помехи для движения транспорта, в том числе транспорта общего пользования. Автомобильный транспорт, как правило, припаркован на примыкающей к тротуару полосе движения транспорта либо на зеленых зонах.

В настоящее время рассматривается вопрос о создании платного парковочного пространства в Индустриальном районе в исторической части города. Основная цель проекта – разгрузить Советский проспект и ул. Ленина, а также справиться с проблемой беспорядочных парковок и создать возможность для комфортного передвижения пешеходов, общественного транспорта и автомобилей.

По результатам анализа организации парковок на территории Зашекснинского района можно сделать вывод о том, что в большинстве случаев транспортные средства припаркованы с нарушением требований (на газонах, тротуарах) при наличии достаточного количества парковочных мест (бесплатных, платных) для парковки транспортных средств.

Высокий уровень автомобилизации и малое количество организованных парковочных мест создают дополнительные транспортные заторы и снижают уровень комфорта в районах многоэтажной застройки, у которой население оставляет свой автотранспорт.

В тоже время на территориях, прилегающих к крупным промышленным предприятиям ПАО «Северсталь» и АО «ФосАгро-Череповец», парковочное пространство организовано достаточно хорошо.

Проблему нехватки парковочного пространства планируется решать комплексно:

обустройством парковочных территорий во дворах за счет собственников помещений многоквартирных домов там, где это возможно;

строительством многоуровневых частных паркингов;

использованием парковочных территорий вокруг торговых, развлекательных и прочих центров, в том числе на платной основе.

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

Городские пассажирские перевозки на территории городского округа обслуживаются автобусами и трамваями. Всего в городе существует 24 автобусных и 3 трамвайных маршрута.

В Череповце действуют два муниципальных транспортных предприятия: МУП «Череповецкая автоколонна № 1456», МУП «Электротранс» и частные перевозчики: ООО «Новотранс» и ООО «Череповецтрансагентство». Основу парка частных предприятий составляют автобусы марок: Скания, Мерседес. МУП «Череповецкая автоколонна № 1456» в основном владеет автобусами марки ЛиАЗ и МАЗ и обслуживает 15 городских, пригородные и междугородние маршруты. Контроль за работой автобусов на маршрутах осуществляется с помощью спутниковых навигационных систем.

МУП «Электротранс» организует перевозки пассажиров трамваями. На балансе предприятия находятся 52 трамвайных вагона. Подвижной состав МУП «Электротранс» эксплуатируется на 3-х трамвайных маршрутах, имеющих общую протяженность маршрутной сети 26,5 км. На более чем 80% протяженности трамвайные пути обособлены от проезжей части. В рабочие дни выпуск на маршруты составляет 29 трамвайных вагонов. Бесперебойную работу наземного электрического транспорта обеспечивают трамвайное депо, служба пути, служба энергохозяйства. 5 теле- и радиоуправляемых тяговых подстанции обеспечивают надежное энергоснабжение подвижного состава. Для организации работы трамваев на линии служат 2 диспетчерских станции. Для транспортного обслуживания, проведения ремонтных и строительных работ предприятие имеет 18 единиц автотракторной и специализированной техники. Выпуск в рабочие дни 29 вагонов, в выходные дни – 23 вагона.

Характеристика работы различных видов городского общественного транспорта представлена в таблице 5.

Таблица 5

Характеристика работы различных видов городского общественного транспорта

| Характеристика | Автобус | Трамвай |
| --- | --- | --- |
| Количество единиц подвижного состава | 348 | 52 |
| Средняя эксплуатационная скорость, км/час | 17,5 | 15,1 |
| Коэффициент выпуска на линию | 0,8 | 0,61 |
| Перевезено пассажиров в 2013 году, тыс. чел. | 53445 | 8714 |
| Выполнено пассажирокилометров в 2013 году, тыс. | 280945 | 54000 |
| Среднегодовой коэффициент наполнения подвижного состава | 0,5 | 0,9 |
| Интервал движения в час пик, мин. | 5 | 5-11 |
| Количество маршрутов | 24 | 3 |

Исходя из данных видно, что 86% из всех городских пассажирских перевозок на общественном транспорте приходится на автобус и лишь 14% на трамвай, средняя эксплуатационная скорость общественного транспорта составляет 16,4 км/ч, что является удовлетворительным показателем. В среднем в год одним жителем города совершается порядка 196 поездок на общественном транспорте. Общая протяженность улиц с движением общественного транспорта 333 км, их плотность в жилой застройке составляет 2,3 км/кв.км, что является показателем высокой обеспеченности общественным транспортом.

Автобусным сообщением охвачены все жилые территории города. Перечень маршрутов общественного транспорта с указанием их характеристик представлен в таблице 6 в соответствии с исходными данными, полученными от обслуживающих организаций МУП «Череповецкая автоколонна № 1456», ООО «Череповецтрансагентство», МУП города Череповца «Электротранс», ООО «Новотранс».

Время ожидания в час пик – 3-5 минут. Средняя наполняемость салона подвижного состава на 1 кв.м – 5-7 человек. Затраты времени на поездку в среднем – 30 минут.

Общая протяженность маршрутов (км) по видам транспорта: трамвайных – 45,9 км., автобусных – 516,6 км.

Количество маршрутов: трамваев – 3, автобусов – 24.

Количество фактически выполненных рейсов за 2015 год: трамваями – 200,2 тыс., автобусами – 1408,9 тыс.

Число перевезенных пассажиров за 2015 год: трамваями – 8,8 млн. человек, автобусами – 50,2 млн. человек.

Количество пассажиров, перевезенных общественным транспортом за 2015 год, складывается из количества перевезенных пассажиров предприятиями:

МУП «Череповецкая автоколонна № 1456» – 27100,95 тыс. чел.;

ООО «Новотранс» – 19760,49 тыс. чел.;

ООО «Череповецтрансагентство» – 3334,8 тыс. чел.;

МУП «Электротранс» – 8805,6 тыс. чел.

Средний возраст подвижного состава (автобусов) – 11,5 лет.

Падение объема перевезенных пассажиров общественным транспортом города Череповца на маршрутах регулярных перевозок в 2015 году (59 млн. пассажиров) по сравнению с 2014 годом (64 млн. пассажиров) (более 8% в год) произошло вследствие снижения скорости общественного транспорта в часы пик и возрастания поездок на личных автомобилях. Рост личного транспорта в городе Череповце составил с 111987 автомобилей в 2015 году до 113253 в 2016 году (рост 1,13%).

Планируется реконструировать автовокзал. С учетом планируемого увеличения количества подвижного состава на расчетный срок потребуется расширение территории существующих автобусных парков либо строительство новых, а также реконструкция существующего трамвайного депо с расширением его территории к востоку от ул. Олимпийская при условии соблюдения санитарно-защитной зоны до жилой застройки.

Таблица 6

Перечень маршрутов общественного транспорта (по состоянию на сентябрь 2016 года)

| №  маршрута | Название конечных остановочных пунктов маршрута | Протяженность прямого одиночного рейса (км) | Протяженность обратного одиночного рейса (км) | Протяженность оборотного рейса (км) | Обслуживающая организация |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Автобусные маршруты | | | | | |
| 1 | ул. Боршодская – Литейно-механический завод | 12,7 | 12,3 | 25 | МУП «Череповецкая автоколонна № 1456» |
| подмаршрут | Кладбище № 4 – Литейно-механический завод | 14,4 | 14,1 | 28,5 | МУП «Череповецкая автоколонна № 1456» |
| 2 | ул. Олимпийская – Литейно-механический завод | 9,8 | 9,8 | 19,6 | МУП «Череповецкая автоколонна № 1456» |
| 3 | ул. Красная – Литейно-механический завод | 14,7 | 15,9 | 30,6 | МУП «Череповецкая автоколонна № 1456» |
| 4 | санаторий Адонис – Соборная горка | 12,6 | 12,8 | 25,4 | МУП «Череповецкая автоколонна № 1456» |
| подмаршрут | в/ч Питино – Соборная горка | 13,2 | 13,5 | 26,7 | МУП «Череповецкая автоколонна № 1456» |
| 5 | ул. Олимпийская – ОАО ФосАгро (Азотный комплекс) | 14,4 | 15,1 | 29,5 | МУП «Череповецкая автоколонна № 1456» |
| подмаршрут | ул. Олимпийская – п. Новые Углы | 20,1 | 20,7 | 40,8 | МУП «Череповецкая автоколонна № 1456» |
| 5 А | ул. Олимпийская – ОАО ФосАгро (Азотный комплекс) | 13,5 | 13,5 | 27 | МУП «Череповецкая автоколонна № 1456» |
| 6 | Вокзал – Доменная | 6,6 | 6,6 | 13,2 | МУП «Череповецкая автоколонна № 1456» |
| 7 | ул. Олимпийская – ул. Наседкина | 17,7 | 17,7 | 35,4 | МУП «Череповецкая автоколонна № 1456» |
| 8 | ул. Гоголя – Доменная | 9,7 | 8,5 | 18,2 | МУП «Череповецкая автоколонна № 1456» |
| 12 | ул. Олимпийская – Доменная | 9,4 | 10,1 | 19,5 | МУП «Череповецкая автоколонна № 1456» |
| подмаршрут | ул. Олимпийская – Доменная (экспресс) | 9,1 | 9,9 | 19 | МУП «Череповецкая автоколонна № 1456» |
| 13 | ул. Олимпийская – ул. Рыбинская | 14,2 | 14 | 28,2 | МУП «Череповецкая автоколонна № 1456» |
| 17 | Дом торговли – ул. Матуринская (Конечная) | 7,4 | 9,4 | 16,8 | МУП «Череповецкая автоколонна № 1456» |
| Подмаршрут | Дом торговли – ул. Кабачинская | 12,7 | 10,4 | 23,1 | МУП «Череповецкая автоколонна № 1456» |
| 18 | ул. Олимпийская – ул. Городецкая | 13,9 | 14 | 27,9 | МУП «Череповецкая автоколонна № 1456» |
| 19 | Красноармейская пл. – п. Новые Углы | 14,5 | 15,4 | 29,9 | МУП «Череповецкая автоколонна № 1456» |
| 27 | ул. Монтклер – Доменная | 10 | 9,4 | 19,4 | МУП «Череповецкая автоколонна № 1456» |
| Подмаршрут | ул. Монтклер – Доменная (экспрэсс) | 10,5 | 10 | 20,5 | МУП «Череповецкая автоколонна № 1456» |
| 118 | Красноармейская пл. – п. Тоншалово | 8,2 | 7,9 | 16,1 | МУП «Череповецкая автоколонна № 1456» |
| Подмаршрут | п. Тоншалово – Доменная | 12,6 | 10,9 | 23,5 | МУП «Череповецкая автоколонна № 1456» |
| Подмаршрут | Красноармейская пл. – д. Большой Дор | 13,3 | 13,3 | 26,6 | МУП «Череповецкая автоколонна № 1456» |
| 31 | 23 мкр. – Рыбинская | 13 | 13 | 26 | ООО «Новотранс» |
| 32 | кольцевой по Зашекснинскому мкр. | 8,3 |  |  | ООО «Новотранс» |
| 34 | Олимпийская – 8 й причал (Дачи) | 10,5 | 10,5 | 21 | ООО «Новотранс» |
| 37 | Ветеранов – Доменная | 9,35 | 9,35 | 18,7 | ООО «Новотранс» |
| 37 экспресс | Ветеранов – Доменная | 7,8 | 7,8 | 15,6 | ООО «Новотранс» |
| 38 | Гоголя – Доменная | 10,8 | 10,8 | 21,6 | ООО «Новотранс» |
| 38 экспресс | Гоголя – Доменная | 9,1 | 9,1 | 18,2 | ООО «Новотранс» |
| 38 экспресс | Архангельская – Доменная | 10,15 | 10,15 | 20,3 | ООО «Новотранс» |
| 38 экспресс | 23 мкр. – Доменная | 11,3 | 11,3 | 22,6 | ООО «Новотранс» |
| 39 | Ветеранов – Рыбинская | 12,9 | 12,9 | 25,8 | ООО «Новотранс» |
| 25 | Рыбинская – ПАО Северсталь | 11 | 11 | 22 | ООО «Череповецтрансагенство» |
| Трамвайные маршруты | | | | | |
| 2 | Доменная – Вокзал – Доменная | 10 | 10 | 20 | МУП города Череповца  «Электротранс» |
| 4 | Олимпийская – АГФ № 3 – Олимпийская | 23 | 23 | 46 | МУП города Череповца  «Электротранс» |
| 8 | Олимпийская – Вокзал – Олимпийская | 12,9 | 12,9 | 25,8 | МУП города Череповца  «Электротранс» |

В городе действует 22 службы вызова такси и 3 таксомоторных предприятия (ООО «Такси-Сервис», ООО «Новотранс», ООО «Новое такси»).

Наиболее крупные предприятия города осуществляют развозку работников до места приложения труда с помощью автопарка МУП «Череповецкая автоколонна № 1456» и ООО «Новотранс», а также своими ведомственными автобусами.

Предприятия, занимающиеся автобусными перевозками, имеют собственные парки. Парк МУП «Череповецкая автоколонна № 1456» располагается на ул. Боршодская, д. 12, имеет площадь участка почти 6 га, списочное количество машин – 221 единица, в том числе 206 автобусов. На территории участка имеется одна открытая стоянка вместимостью 137 автобусов (70 сочлененных и 67 несочлененных автобусов) и одна закрытая стоянка вместимостью 68 несочлененных автобусов. Предусмотрена стоянка 23 автобусов возле участка.

Автопарк предприятия ООО «Новотранс» располагается по адресу ул. Краснодонцев, д. 5. ООО «Череповецтрансагенство» использует базу, располо-женную на ул. Устюженской, площадью 0,49 га с наличием 5 боксов.

МУП «Череповецкая автоколонна № 1456» привлекает 18 частных предпринимателей, имеющих – 43 автобуса. ООО «Череповецтрансагенство» имеет 20 автобусов. ООО «Новотранс» заключил договоры с 18 предпринимателями, имеющими 118 автобусов. Всего в городе ежедневно выпускается 265 автобусов, в том числе 132 – принадлежащие частным предпринимателям и 29 трамвайных вагонов.

Перечень остановок общественного транспорта представлен в таблице 7.

Таблица 7

Перечень остановок общественного транспорта

(по состоянию на сентябрь 2016 года)

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № пп | | Адрес расположения остановки | | Наличие  павильона  (количество) | Вид павильона |
|
| Северный район | | | | | |
| 1 | | ул. Ветеранов, д. 12 (конечная) | | 1 | о/навес |
| 2 | | ул. Кирилловская, д. 2 | | 0 |  |
| 3 | | ул. Кирилловская, д. 2 (по нечетной стороне) | | 1 | о/навес |
| 4 | | ул. Кирилловская, д. 25Б | | 1 | о/навес |
| 5 | | ул. Кирилловская, д. 28 | | 1 | о/навес |
| 6 | | Кирилловское шоссе (Овощебаза) | | 1 | о/навес |
| 7 | | Кирилловское шоссе (Овощебаза) | | 0 |  |
| 8 | | Кирилловское шоссе (ДРСУ) | | 1 | о/навес |
| 9 | | Кирилловское шоссе (ДРСУ) | | 0 |  |
| 10 | | ул. Молодежная, д. 19 | | 0 |  |
| 11 | | ул. Молодежная, д. 8 | | 1 | о/навес |
| 12 | | ул. Молодежная, д. 29 | | 0 |  |
| 13 | | ул. Молодежная, д. 16 | | 0 |  |
| 14 | | ул. Молодежная (ул. Фурманова), чет. | | 0 |  |
| 15 | | ул. Молодежная (ул. Фурманова), нечет. | | 0 |  |
| 16 | | ул. Моченкова, д. 2 (нечетная) | | 1 | о/навес |
| 17 | | ул. Моченкова, д. 14 | | 1 | о/навес |
| 18 | | ул. Моченкова, д. 17 | | 1 | о/навес |
| 19 | | ул. Моченкова, д. 18 | | 1 | ТОМ |
| 20 | | ул. Городского Питомника (четная сторона) | | 0 |  |
| 21 | | ул. Городского Питомника (нечетная сторона) | | 1 | о/навес |
| 22 | | ул. Остинская, д. 5 | | 0 |  |
| 23 | | ул. Остинская, д. 40 | | 0 |  |
| 24 | | ул. П.Окинина, д. 6 | | 1 | ТОМ |
| 25 | | ул. Пионерская, д. 15 | | 1 | о/навес |
| 26 | | ул. Пионерская, д. 14А | | 0 |  |
| 27 | | ул. Проезжая, д. 4 | | 1 | о/навес |
| 28 | | ул. Проезжая, д. 4 (нечетная) | | 1 | о/навес |
| 29 | | пер.Серов (четная) | | 0 |  |
| 30 | | Северная автодорога 0+500 км (справа) ГП | | 0 |  |
| 31 | | Северная автодорога 0+400 км (слева) ГП | | 0 |  |
| 32 | | Северная автодорога 1+300 км (справа) СХТ | | 0 |  |
| 33 | | Северная автодорога 1+320 км (слева) СХТ | | 1 | о/навес |
| 34 | | Северная автодорога 1+950 км (справа) Шуб. | | 0 |  |
| 35 | | Северная автодорога 2+030 км (слева) Шуб. | | 0 |  |
| 36 | | Северная автодорога 3+360 км (справа) Ч-2 | | 0 |  |
| 37 | | Северная автодорога 3+310 км (слева) Ч-2 | | 1 | о/навес |
| 38 | | Северная автодорога 4+550 км (справа) ККЦ | | 0 |  |
| 39 | | Северная автодорога 4+550 км (слева) ККЦ | | 1 | о/навес |
| 40 | | Северная автодорога 5+780 км (справа) БАМ | | 0 |  |
| 41 | | Северная автодорога 5+900 км (слева) БАМ | | 1 | частный |
| 42 | | Северная автодорога 6+570 км (справа) АТЗ | | 0 |  |
| 43 | | Северная автодорога 6+550 км (слева) АТЗ | | 0 |  |
| 44 | | Северная автодорога 7+200 км (справа) ХС | | 0 |  |
| 45 | | Северная автодорога 7+200 км (слева) ХС | | 0 |  |
| 46 | | Северная автодорога 8+350 км (справа) СЗЭМ | | 0 |  |
| 47 | | Северная автодорога 8+320 км (слева) СЗЭМ | | 0 |  |
| 48 | | Северная автодорога 8+950 км (справа) КХМ-2 | | 0 |  |
| 49 | | Северная автодорога 8+750 км (слева) КХМ-2 | | 1 | частный |
| 50 | | Северная автодорога 9+240 км (справа) СЧ | | 0 |  |
| 51 | | Северная автодорога 9+420 км (слева) СЧ | | 1 | о/навес |
| 52 | | Северная автодорога 10+220км (справа) КПД | | 1 | о/навес |
| 53 | | Северная автодорога 10+200км (слева) КПД | | 1 | о/навес |
| 54 | | Северная автодорога 11+950км (слева) НУ | | 1 | о/навес |
| 55 | | ул. Центральная четная | | 1 | о/навес |
| 56 | | ул. Центральная нечетная | | 1 | о/навес |
| 57 | | ул. Молодежная (Фурманова) нечет. | | 1 |  |
| 58 | | ул. Молодежная (Фурманова) четн | | 1 |  |
|  | | Всего павильонов | | 29 |  |
|  | | в т.ч. остановочных навесов для обслуживания: | | 23 |  |
| Индустриальный район | | | | | |
| № пп | Адрес расположения остановки | | | Наличие  павильона  (количество) | Вид павильона |
| Автобусные остановки | | | | | |
| 1 | ул. Бардина, д. 1 | | | 0 |  |
| 2 | ул. Бардина, д. 1 (по четной) | | | 0 |  |
| 3 | ул. Бардина, д. 29 | | | 0 |  |
| 4 | ул. Бардина, д. 20 | | | 0 |  |
| 5 | ул. Бардина по четной перед ул. Мира | | | 0 |  |
| 6 | ул. Жукова, д. 4 (Учкомбинат) | | | 1 | о/навес |
| 7 | ул. Комарова, д. 7 | | | 0 |  |
| 8 | ул. Ленина, д. 39 | | | 0 |  |
| 9 | ул. Ленина, д. 54 | | | 0 |  |
| 10 | ул. Ленина, д. 99 | | | 1 | частный |
| 11 | ул. Ленина, д. 76 | | | 0 |  |
| 12 | ул. Ленина, д. 84 | | | 0 |  |
| 13 | ул. Ленина, д. 125 | | | 1 | о/навес |
| 14 | ул. Ленина, д. 100Б | | | 0 |  |
| 15 | ул. Ленина, д. 131 | | | 0 |  |
| 16 | ул. Ленина, д. 108 | | | 0 |  |
| 17 | ул. Ленина, д. 151 | | | 0 |  |
| 18 | ул. Ленина, д. 120 | | | 0 |  |
| 19 | ул. Ленина, д. 173 | | | 0 |  |
| 20 | ул. Ленина, д. 132 | | | 0 |  |
| 21 | ул. М.Горького, д. 14 | | | 0 |  |
| 22 | ул. М.Горького, д. 39 | | | 0 |  |
| 23 | ул. М.Горького, д. 22А (по нечетной) | | | 1 | о/навес |
| 24 | ул. М.Горького, д. 22А | | | 0 |  |
| 25 | ул. М.Горького, д. 32 | | | 1 | ТОМ |
| 26 | ул. М.Горького, д. 61 | | | 0 |  |
| 27 | ул. М.Горького, д. 40 | | | 0 |  |
| 28 | ул. М.Горького, д. 89 | | | 0 |  |
| 29 | ул. Металлургов, д. 11 | | | 0 |  |
| 30 | ул. Металлургов, д. 14 | | | 0 |  |
| 31 | ул. Металлургов, д. 29а | | | 0 |  |
| 32 | ул. Металлургов, д. 26 | | | 0 |  |
| 33 | ул. Металлургов, д. 47 | | | 1 | о/навес |
| 34 | ул. Металлургов, д. 38 | | | 0 |  |
| 35 | ул. Мира, д. 30 (Доменная) | | | 2 | о/навес |
| 36 | ул. Мира, д. 30 (Заводоуправление) | | | 2 | о/навес |
| 37 | ул. Мира, д. 30 (Дирекция по сбыту) | | | 0 |  |
| 38 | ул. Мира, д. 30 (Поликлиника) | | | 0 |  |
| 39 | ул. Мира, д. 30 (Комарова) | | | 0 |  |
| 40 | Московский просп.,д,50 | | | 1 | о/навес |
| 41 | пр. Победы, д. 4 | | | 0 |  |
| 42 | пр. Победы, д. 12 | | | 0 |  |
| 43 | пр. Победы, д. 9 | | | 0 |  |
| 44 | пр. Победы, д. 11 | | | 0 |  |
| 45 | пр. Победы, д. 29 | | | 1 | ТОМ |
| 46 | пр. Победы, д. 36/52 | | | 0 |  |
| 47 | пр. Победы, д. 41 | | | 1 | ТОМ |
| 48 | пр. Победы, д. 52А | | | 1 | ТОМ |
| 49 | пр. Победы, д. 49 | | | 1 | о/навес |
| 50 | пр. Победы, д. 68 | | | 1 | ТОМ |
| 51 | пр. Победы, д. 83А | | | 1 | о/навес |
| 52 | пр. Победы, д. 92 | | | 1 | ТОМ |
| 53 | Привокзальная площадь | | | 2 | о/навес |
| 54 | Советский пр., д. 1 | | | 0 |  |
| 55 | Советский пр., д. 2 | | | 0 |  |
| 56 | Советский пр., д. 35А | | | 0 |  |
| 57 | Советский пр., д. 74 | | | 1 | о/навес |
| 58 | Советский пр., д. 67А | | | 1 | частный |
| 59 | Советский пр., д. 98 | | | 1 | частный |
| 60 | Советский пр., д. 113 | | | 1 | о/навес |
| 61 | Советский пр., д. 126 | | | 1 | ТОМ |
| 62 | Советский пр., д. 135 | | | 1 | о/навес |
| 63 | ул. Сталеваров, д. 41 | | | 0 |  |
| 64 | ул. Сталеваров, д. 24 | | | 1 | о/навес |
| 65 | ул. Сталеваров, д. 43 | | | 1 | о/навес |
| 66 | ул. Сталеваров, д. 36 | | | 0 |  |
| 67 | ул. Сталеваров, д. 75 | | | 0 |  |
| 68 | ул. Сталеваров (нечетная, со стороны ул. Кравченко,2) | | | 1 | о/навес |
| 69 | ул. Сталеваров (четная, со стороны ул. Л.Толстого,1) | | | 0 |  |
| 70 | ул. Сталеваров, д. 76 | | | 0 |  |
| 71 | ул. Сталеваров (четная перед Комсомольской) | | | 0 |  |
| 72 | пр. Строителей, д. 13 | | | 0 |  |
| 73 | пр. Строителей, д. 10 | | | 0 |  |
| 74 | пр. Строителей, д. 31 | | | 0 |  |
| 75 | пр. Строителей, д. 28 | | | 1 | ТОМ |
| 76 | ул. Чкалова, д. 11 | | | 0 |  |
| 77 | ул. Чкалова, д. 20А | | | 0 |  |
| 78 | ДОК (конечная) | | | 1 | частный |
| Трамвайные остановки | | | | | |
| 1 | ул. Вологодская («ул. Заря Свободы») | | | 0 |  |
| 2 | ул. Вологодская («ул. Верещагина») | | | 0 |  |
| 3 | ул. Комсомольская («Северный бульвар») | | | 1 | ТОМ |
| 4 | ул. Комсомольская («Вокзал») | | | 1 | ТОМ |
| 5 | пр. Победы («ул. Набережная») четная | | | 0 |  |
| 6 | пр. Победы («ул. Набережная») нечетная | | | 0 |  |
| 7 | пр. Победы («Красноармейская площадь») четная | | | 0 |  |
| 8 | пр. Победы («Красноармейская площадь») нечетная | | | 0 |  |
| 9 | пр. Победы («Городской рынок») четная | | | 0 |  |
| 10 | пр. Победы («Городской рынок») нечетная | | | 0 |  |
| 11 | пр. Победы («ул. Верещагина») четная | | | 0 |  |
| 12 | пр. Победы («ул. Верещагина») нечетная | | | 0 |  |
| 13 | пр. Победы («ул. Сталеваров») четная | | | 0 |  |
| 14 | пр. Победы («ул. Сталеваров») нечетная | | | 0 |  |
| 15 | пр. Победы («Университет») четная | | | 0 |  |
| 16 | пр. Победы («Университет») нечетная | | | 1 | частный |
| 17 | ул. Мира («Проходная «Комарова») четная | | | 0 |  |
| 18 | ул. Мира («Проходная «Комарова») нечетная | | | 1 | о/навес |
| 19 | ул. Мира («Проходная «Гагарина») четная | | | 0 |  |
| 20 | ул. Мира («Проходная «Гагарина») нечетная | | | 1 | о/навес |
| 21 | ул. Мира («Поликлиника») четная | | | 0 |  |
| 22 | ул. Мира («Поликлиника») нечетная | | | 1 | о/навес |
| 23 | ул. Мира («Заводоуправление») четная | | | 0 |  |
| 24 | ул. Мира («Заводоуправление») нечетная | | | 0 |  |
| 25 | ул. Мира («Проходная «Доменная») четная | | | 1 | о/навес |
| 26 | ул. Мира («Проходная «Доменная») нечетная | | | 1 | о/навес |
| 27 | ул. Мира («Проходная «Водородная») нечетная | | | 0 |  |
| 28 | ул. Мира («Проходная «Водородная») нечетная | | | 0 |  |
|  | Всего павильонов | | | 39 |  |
|  | в т.ч. остановочных навесов для обслуживания: | | | 20 |  |
| Заягорбский район | | | | | |
| № п/п | | | Адрес расположения остановки | Наличие  павильона  (количество) | Вид павильона |
| 1 | | | ул. Архангельская, д. 9А | 0 |  |
| 2 | | | ул. Архангельская, д. 46А | 1 | о/навес |
| 3 | | | ул. Архангельская, д. 15А | 1 | ТОМ (Сбербанк) |
| 4 | | | ул. Архангельская, д. 68 | 0 |  |
| 5 | | | ул. Архангельская, д. 19 | 0 |  |
| 6 | | | ул. Архангельская, д. 70 | 1 | о/навес (заменен) |
| 7 | | | ул. Архангельская, д. 41 | 0 |  |
| 8 | | | ул. Архангельская, д. 100 | 1 | о/навес |
| 9 | | | ул. Архангельская, д. 43 | 0 |  |
| 10 | | | ул. Архангельская, д. 106 | 0 |  |
| 11 | | | ул. Архангельская Дачи нечетная | 1 | о/навес |
| 12 | | | ул. Архангельская Дачи четная | 1 | о/навес |
| 13 | | | ул. Краснодонцев, д. 1 | 1 | ТОМ |
| 14 | | | ул. Краснодонцев, д. 34 | 0 |  |
| 15 | | | ул. Краснодонцев, д. 9 | 0 |  |
| 16 | | | ул. Краснодонцев, д. 56 | 0 | 0 |
| 17 | | | ул. Краснодонцев, д. 17 | 1 | ТОМ (Сбербанк) |
| 18 | | | ул. Краснодонцев, д. 35 | 1 | о/навес |
| 19 | | | ул. Краснодонцев, д. 82 | 0 |  |
| 20 | | | ул. Краснодонцев, д. 51 | 0 |  |
| 21 | | | ул. Краснодонцев, д. 96 | 0 |  |
| 22 | | | ул. Краснодонцев, д. 71 | 1 | ТОМ |
| 23 | | | ул. Краснодонцев, д. 116 | 0 |  |
| 24 | | | ул. Боршодская, д. 52 (по нечетной) | 1 | о/навес |
| 25 | | | ул. Боршодская, д. 52 | 0 |  |
| 26 | | | ул. Боршодская, д. 54 (по нечетной) | 1 | о/навес |
| 27 | | | ул. Боршодская, д. 54 | 0 |  |
| 28 | | | ул. Боршодская (Ивачево) | 0 |  |
| 29 | | | ул. Боршодская (Ивачево) | 0 |  |
| 30 | | | ул. Боршодская (Кладбище №4) – конечная | 1 | о/навес |
| 31 | | | ул. Гоголя, д. 15 | 0 |  |
| 32 | | | ул. Гоголя, д. 33 | 0 |  |
| 33 | | | ул. Гоголя, д. 41 | 0 |  |
| 34 | | | ул. Гоголя, д. 52 | 0 |  |
| 35 | | | ул. К.Белова, д. 17 | 1 | о/навес |
| 36 | | | ул. К.Белова, д. 36 | 1 | о/навес |
| 37 | | | ул. К.Белова, д. 29 | 1 | о/навес |
| 38 | | | ул. К.Белова, д. 38 | 0 |  |
| 39 | | | ул. К.Белова, д. 53 | 1 | о/навес |
| 40 | | | ул. К.Белова, д. 48 (конечная-начальная) | 0 |  |
| 41 | | | ул. Красная, д. 12 | 1 | о/навес |
| 42 | | | ул. Красная, д. 34 | 1 | ТОМ |
| 43 | | | ул. Леднева, д. 23 | 1 | о/навес |
| 44 | | | ул. Леднева, д. 23 (по четной) | 0 |  |
| 45 | | | ул. Олимпийская, д. 3 (четная) | 1 | о/навес |
| 46 | | | ул. Олимпийская, д. 13а (четная) | 0 |  |
| 47 | | | ул. Олимпийская, д. 23 | 0 |  |
| 48 | | | ул. Олимпийская, д. 25 | 0 |  |
| 49 | | | ул. Олимпийская, д. 25 (четная) | 1 | о/навес |
| 50 | | | ул. Олимпийская, д. 37 | 0 |  |
| 51 | | | ул. Олимпийская, д. 37 (четная) | 1 | о/навес |
| 52 | | | ул. Олимпийская, д. 39 (четная) | 0 |  |
| 53 | | | ул. Первомайская, д. 42 | 0 |  |
| 54 | | | ул. Первомайская, д. 45 (четная) | 0 |  |
| 55 | | | пр. Победы, д. 85 | 1 | о/навес |
| 56 | | | пр. Победы, д. 85 (четная) | 1 | о/навес |
| 57 | | | пр. Победы, д. 93 | 1 | ТОМ |
| 58 | | | пр. Победы, д. 100 | 1 | частный |
| 59 | | | пр. Победы, д. 107 | 1 | ТОМ |
| 60 | | | пр. Победы, д. 104 | 1 | ТОМ |
| 61 | | | пр. Победы, д. 125 | 1 | о/навес |
| 62 | | | пр. Победы, д. 122 | 1 | ТОМ |
| 63 | | | пр. Победы, д. 135 | 1 | ТОМ |
| 64 | | | пр. Победы, д. 142 | 1 | ТОМ |
| 65 | | | пр. Победы, д. 155 | 1 | ТОМ |
| 66 | | | пр. Победы, д. 166 | 1 | ТОМ |
| 67 | | | пр. Победы, д. 177 | 1 | ТОМ |
| 68 | | | пр. Победы, д. 188 | 1 | о/навес |
| 69 | | | пр. Победы, д. 195 | 1 | ТОМ |
| 70 | | | пр. Победы, д. 210 | 0 |  |
| 71 | | | ул. Юбилейная, д. 29 | 0 |  |
| 72 | | | ул. Юбилейная, д. 36 | 1 | ТОМ |
| 73 | | | ул. Юбилейная, д. 35 | 1 | о/навес |
| 74 | | | ул. Юбилейная, д. 32 | 0 |  |
|  | | | Всего павильонов | 40 |  |
|  | | | в т.ч. остановочных навесов для обслуживания | 21 |  |
|  | | | Зашекснинский район | | |
| № пп | | | Адрес расположения остановки | Наличие  павильона  (количество) | Вид павильона |
| 1 | | | ул. Батюшкова, д. 2 | 0 |  |
| 2 | | | ул. Годовикова, д. 24 | 0 |  |
| 3 | | | ул. Годовикова, д. 34 | 1 | о/навес |
| 4 | | | ул. Годовикова, д. 21 | 0 |  |
| 5 | | | ул. Городецкая, д. 1 | 1 | о/навес |
| 6 | | | ул. Городецкая, д. 4 | 1 | о/навес |
| 7 | | | ул. Городецкая, д. 11 | 1 | о/навес |
| 8 | | | ул. Городецкая, д. 24 | 1 | о/навес |
| 9 | | | ул. Кабачинская (при въезде) | 0 |  |
| 10 | | | ул. Кабачинская (на кольце) | 0 |  |
| 11 | | | ул. Ленинградская, д. 2 | 0 |  |
| 12 | | | ул. Ленинградская, д. 16 | 0 |  |
| 13 | | | ул. Ленинградская, д. 17А | 0 |  |
| 14 | | | ул. Ленинградская, д. 27 | 1 | о/навес |
| 15 | | | ул. Ленинградская, д. 24 | 1 | о/навес |
| 16 | | | ул. Ленинградская, д. 51 | 1 | о/навес |
| 17 | | | ул. Ленинградская, д. 64 | 1 | о/навес |
| 18 | | | ул. Любецкая, д. 2 (Октябрьский пр., 31) | 0 |  |
| 19 | | | ул. Любецкая, д. 23Б (по четной) кладбище | 1 | частный |
| 20 | | | ул. Любецкая, д. 37 | 0 |  |
| 21 | | | ул. Любецкая, д. 51 | 1 | о/навес |
| 22 | | | ул. Любецкая, д. 44 | 0 |  |
| 23 | | | ул. Матуринская, д. 53 (школа № 8) | 1 | о/навес |
| 24 | | | ул. Матуринская, д. 58 (школа № 8) | 0 |  |
| 25 | | | ул. Матуринская, д. (ул. Речников) нечетная | 0 |  |
| 26 | | | ул. Матуринская, д. (ул. Речников) четная | 0 |  |
| 27 | | | ул. Матуринская, д. 91 | 0 |  |
| 28 | | | перекресток ул. Матуринская – ул. Совхозная | 1 | о/навес |
| 29 | | | ул. Матуринская, д. 170 (конечная, на кольце) | 1 | о/навес |
| 30 | | | ул. Наседкина, д. 3 | 0 |  |
| 31 | | | ул. Наседкина, д. 2 | 0 |  |
| 32 | | | ул. Наседкина, д. 21 | 0 |  |
| 33 | | | ул. Наседкина, д. 22 | 0 |  |
| 34 | | | Октябрьский просп. (нечетная Октябр. мост) | 1 | о/навес |
| 35 | | | Октябрьский просп. (четная Октябр. мост) | 1 | о/навес |
| 36 | | | перекресток Октябрьский пр. – ул. Любецкая (нечет) | 1 | ТОМ |
| 37 | | | Октябрьский просп.,д. 36 | 1 | ТОМ |
| 38 | | | Октябрьский просп.,д. 49 | 1 | о/навес |
| 39 | | | Октябрьский просп.,д. 60 (Кольцо) | 1 | о/навес |
| 40 | | | «Ледовый дворец» (чет) | 0 |  |
| 41 | | | «Ледовый дворец» (нечет) | 1 | о/навес |
| 42 | | | ул. Монтклер (чет) | 1 | о/навес |
| 43 | | | ул. Монтклер (нечет) | 0 |  |
| 44 | | | ул. Раахе (чет.) | 1 | о/навес |
| 45 | | | ул. Раахе (чет.) | 1 | о/навес |
| 46 | | | ул. Рыбинская, д. 64 | 0 |  |
| 47 | | | ул. Рыбинская, д. 59 | 1 | о/навес |
| 48 | | | ул. Рыбинская, 48 (чет.) | 0 |  |
| 49 | | | ул. Рыбинская, 48 (нечет.) | 0 |  |
| 50 | | | ул. Рыбинская напротив дома № 34 (нечет) | 0 |  |
| 51 | | | ул. Рыбинская, 34 | 0 |  |
| 52 | | | Шекснинский пр., д. 21 | 1 | о/навес |
| 53 | | | Шекснинский пр., д. 23 | 1 | о/навес |
| 54 | | | Шекснинский пр., д. 18 | 0 |  |
| 55 | | | Шекснинский пр., д. 49 | 1 | ТОМ |
| 56 | | | Шекснинский пр., д. 30 | 1 | о/навес (после переноса с ул. Годовикова) |
| 57 | | | Октябрьский пр. у ТЦ «Лента» (четная) | 1 | о/навес |
|  | | | Всего павильонов | 30 |  |
|  | | | в т.ч. остановочных навесов для обслуживания | 20 |  |

Примечание к таблице: о/навес – остановочный навес; ТОМ – торгово-остановочный модуль.

Количество автобусных остановок – 234, в т.ч. 19 конечных; трамвайных остановок – 47, в т.ч. 3 конечных.

1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Учитывая рост автомобилизации особое внимание должно уделяться разработке системных решений по обеспечению безопасности движения с учетом особенностей движения транспорта, пешеходов, а также велосипедистов в городской среде. Основными направлениями деятельности являются:

исключение доступа пешеходов на городские автомагистрали путем строительства тротуаров и установки ограничивающих пешеходных ограждений;

устройство пешеходных и велопешеходных дорожек в полосе отвода автомобильных дорог;

переоборудование нерегулируемых пешеходных переходов в регулируемые путем установки светофоров.

В настоящее время при проектировании строительства или реконструкции участков улично-дорожной сети в обязательном порядке учитывается обустройство их пешеходными и (или) велопешеходными дорожками.

Тем не менее, дефицит бюджетных средств не позволяет выполнять работы по реконструкции автодорог в необходимом объеме, поэтому в настоящее время ремонт тротуаров и пешеходных дорожек осуществляется, в основном, при ремонте дорог общего пользования, а также при выполнении мероприятий по обеспечению доступной среды.

Велосипедные дорожки проектируются также в специальных зонах отдыха и спорта.

На сегодняшний день в городе очень мало мест, которые обустроены для велодвижения:

1. Для экстремальных направлений велоспорта обустроены спортивные площадки на территории ТЦ «Лента», ТЦ «Окей» и центральная площадка СК «Юбилейный».

2. Для прогулок два маршрута: в Шайменском направлении и «Зеленая роща».

3. Для передвижения в городе 2 велодорожки: от Октябрьского моста до ТЦ «Аксон» – не соответствует требованиям ГОСТ-33150-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек. Общие требования» (далее ГОСТ-33150-2014) (недостаточно ширины, плохое покрытие); по улице Раахе: от Октябрьского пр. до ул. Батюшкова.

В Северном, Индустриальном и Заягорбском районах обустроенных веломаршрутов нет. В основном используются дороги и тротуары.

Основные проблемы велосипедного передвижения:

асфальтовое покрытие имеет неровности, ямы;

не везде (учреждения, торговые центры, магазины и т.д.) есть парковки для велосипедов;

на велосипедных дорожках, совмещенных с тротуаром, устанавливаются факты несоблюдения Правил дорожного движения, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090 (далее – ПДД).

Анализируя потребность горожан, велодвижение надо рассматривать не только как вид активного отдыха, но и как наиболее бюджетное и доступное транспортное средство передвижения.

В связи с наличием разных форм велодвижения в городе, необходимо выделить следующие направления в организации велоинфраструктуры:

создание площадок для экстремальных направлений велоспорта;

создание и организация прогулочных маршрутов;

создание условий для комфортного пользования велосипедов: прокаты, стоянки, сервисные центры, парковки;

создание велотранспортной инфраструктуры.

Соблюдая ПДД, имея малую долю велодорожек в городе, не достаточную ширину имеющихся тротуаров и некачественное состояние асфальта, на сегодняшний день можно сделать вывод, что передвижение на велосипедах в городе крайне затруднено.

Даже если удастся выделить отдельные полосы для движения на велосипеде по дорогам и тротуарам, соединить эти отдельные участки не получится ввиду ограничений, которые невозможно исправить из-за сложившейся инфраструктуры. В любом случае велосипедисту придется на каких-то участках спешиваться и действовать как пешеходу; на других участках – быть обычным участником движения по автодороге.

Наиболее целесообразно развивать в городе инфраструктуру и веломаршруты не по улицам города, а на специально отведенных участках (зонах). Учитывая, что в городе велосипед активно используется 4 месяца в году, переделывать улицы и тротуары по требованиям ГОСТ-33150-2014 нецелесообразно; выделенные полосы для велодвижения ограничат движение автотранспорта.

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

Развитая промышленность города притягивает к себе большие потоки грузового транспорта как железнодорожного, так и автомобильного. Кроме того большое количество транзитного грузового автотранспорта проходит через город от автодороги А-114 до автодороги «Череповец – Сергиев Посад». Основные пути пропуска потоков грузового автотранспорта проходят по следующим направлениям:

от 125 км трассы А-114 до автодороги «Череповец – Сергиев Посад»: Кирилловское шоссе – ул. Сталеваров – ул. Маяковского – ул. Мира – ул. Устюженская – ул. Парковая – Октябрьский проспект – ул. Рыбинская;

от 140 км трассы А-114 до автодороги «Череповец – Сергиев Посад»: Северное шоссе – 1 км – ул. Городского питомника – ул. Сталеваров – ул. Маяковского – ул. Мира – ул. Устюженская – ул. Парковая – Октябрьский проспект – ул. Рыбинская;

по Заягорбскому району: Северное шоссе – ул. Архангельская – ул. Краснодонцев – ул. Гоголя – ул. Красная – ул. Судостроительная, а также ул. Олимпийская и ул. Боршодская;

по Зашекснинскому району: Октябрьский проспект – ул. Любецкая – ул. Городецкая, а также Шекснинский проспект, улицы Раахе и Рыбинская;

по Индустриальному району: ул. Чкалова, ул. Бардина (от ул. Мира до ул. Чкалова), проспект Победы (участок от ул. Вологодская до ул. Мира), ул. Комсомольская.

Череповец – крупный промышленный центр, на территории которого расположены такие предприятия как ПАО «Северсталь», АО «ФосАгро-Череповец», АО «Фанерно-мебельный комбинат», ОАО Череповецкая спичечная фабрика «ФЭСКО». На данные предприятия посредством грузового транспорта осуществляется доставка сырья, с предприятий осуществляется вывоз продукции конечному потребителю и т.д. Кроме грузопотоков, обеспечивающих жизнедеятельность промышленных предприятий, грузовой транспорт используется для обеспечения жизнедеятельности населения города, а именно: обеспечение строительных объектов, обеспечение жизнедеятельности города и его инфраструктуры (склады, магазины, вывоз отходов и т.д.).

Основные промышленные предприятия не оказывают серьезного влияния на транспортные потоки города, автомобили передвигаются в основном по территории предприятий, по городу ежедневно осуществляют перемещение не более 250 единиц грузового транспорта. В основном это промышленные районы – ДОК, район улиц: Окружной, Мира (район проходных ПАО «Северсталь»), Устюженской, Маяковского, Парковой, Северного и Кирилловского шоссе, Октябрьского проспекта и улицы Рыбинской.

Кроме промышленных предприятий грузовые потоки создают предприятия, обеспечивающие строительную, муниципальную и пищевую сферы жизни города.

В строительной отрасли по основным предприятиям статистика следующая:

Таблица 8

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Название предприятия | Количество транспорта, своего или привлекаемого, ежедневно выходящего на транспортную сеть города | Основные направления доставки сырья и количество единиц транспорта |
| ООО «Горстройзаказчик» | 35 | ЗАО «ЧЗМК» – 103, 106 мкр.,  р-н Веретье – 103, 106 мкр.,  р-н ДОКа – 103, 106 мкр., |
| ООО «Железобетон-12» | 12 | ул. Окружная – пр. Октябрьский |
| ООО «СИК «21 ВЕК» | 25 | ул. Остинская, ул. Монтклер, ул. Дзержинского, ул. Городецкая |
| ООО «СК «НОВА» | 7 | Р-н ДОКа – Московский пр.  Северное ш. – Московский пр. |
| ООО «Строительный инвестиционный центр» | 2 | Зашекснинский р-н – ул. Олимпийская, р-н Веретье – ул. Олимпийская, ул. Ветка Чола |

Основные потоки грузового транспорта города создают предприятия пищевой отрасли (ОАО «Череповецкий молочный комбинат», ОАО «Череповецхлеб», ОАО «Череповецкий мясокомбинат», пищевые склады – ООО «Пищевик» и др.). С каждого предприятия на улицы города ежедневно для доставки продукции выходит 18-20 единиц транспорта, со складов – до 150 единиц транспорта. Маршруты передвижения пролегают по всем районам города, точного графика передвижения не существует.

Доля грузового транспорта в потоке – не более 15%.

В целом ситуация по грузовым потокам города стабильная, доля простых перевозок от крупных промышленных предприятий до потребителя дополняется сложными перевозками по городу в пищевой и строительной сферах деятельности. Грузовой транспорт не участвует в движении по центральным улицам города, что благоприятно сказывается на общей транспортной обстановке.

Таблица 9

Оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Название предприятия | Количество транспорта, своего или привлекаемого, ежедневно выходящего на транспортную сеть города | Обеспеченность необходимыми сооружениями транспортной инфраструктуры |
| ЧМП «Спецавтотранс»  МУП «Водоканал»  МУП «Электросеть»  МУП «Электросвет»  ООО «Газпром теплоэнерго Вологда»  ООО «Газпром газораспределение Вологда»  Череповецкий участок ПАО «Ростелеком» | 72  58  10  12  49  18  38 | Кирилловское шоссе,50  пр. Луначарского,24  ул. Милютина,3  ул. Ленина,24  ул. Краснодонцев,26  пр. Луначарского,28  ул. Боршодская,50А |

Работа дорожных и коммунальных служб в целом оценивается как удовлетворительная, предприятия своими силами выполняют поставленные перед ними задачи. В зимнее время в период прохождения сильных снегопадов для вывоза снега с территории города привлекается сторонняя автомобильная и автотракторная техника.

1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации.

Цели повышения уровня безопасности транспортной системы, сокращения темпов роста количества дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий, числа пострадавших и погибших в них обозначены в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р.

По городу Череповцу зарегистрировано дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) за 5 месяцев 2016 года: ДТП – 144, погибло – 4, ранено – 169.

Количество ДТП на улично-дорожной сети города Череповца с 2011 по 2015 годы

Основные причины нарушений ПДД в городе:

нарушение правил проезда пешеходных переходов;

несоблюдение очередности проезда;

превышение установленной скорости;

несоответствие скорости конкретным дорожным условиям;

неправильный выбор дистанции;

несоблюдение условий, разрешающих движение транспорта задним ходом;

нарушение требований сигнала светофора;

управление в состоянии опьянения;

отсутствие прав на управление транспортным средством (далее – ТС);

выезд на полосу встречного движения;

нарушение правил перестроения;

нарушение правил обгона;

управление ТС, будучи лишенным, права управления.

Основными причинами происшествий на дорогах федерального и областного значения по вине водителей являются:

несоответствие скорости конкретным дорожным условиям;

несоблюдение очередности проезда;

неправильный выбор дистанции;

нарушение правил обгона.

Основные причины ДТП с участием детей и подростков:

непредоставление преимущества пешеходам в движении на пешеходном переходе;

недостаточный контроль со стороны родителей за детьми;

отрицательный пример взрослых-пешеходов для детей;

переход детьми проезжей части в неустановленном месте (из-за стоящего ТС);

слабая работа педагогов в общеобразовательных учреждениях города с детьми по безопасности дорожного движения;

нарушения ПДД при перевозке детей ТС.

Таблица 10

Журнал учета ДТП на территории города Череповца

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Год | Количество учетных ДТП по городу Череповцу | | | Количество погибших, чел. | Количество пострадавших, чел. |
| Всего | С участием детей | С участием транспорта, осуществляющего пассажирские перевозки |
| 2011 | 497 (+4,9%) | 70 (+27,3%) | 51(-5,6%) | 20 (+33,3%) | 567 (+5,2%) |
| 2012 | 471 (-5.2%) | 57 (-18,6%) | 33 (-35,3%) | 22 (+10%) | 515  9,4%) |
| 2013 | 490 (+4%) | 63 (+10,5%) | 54 (+63,6%) | 15 (-31,8%) | 557 (+7,7%) |
| 2014 | 439 (-10,4%) | 54 (-14,3%) | 55 (1,8%) | 23 (+53,3%) | 509  (-8,6%) |
| 2015 | 421 (-4,1%) | 47 (-13%) | 56 (+1,8%) | 14 (-39,1%) | 495  (-2,8%) |
| 2016  (5 мес.) | 144 (-16,3%) | 25 (+8,7%) | 18 (-14,3%) | 4 (-43%) | 169  (-16%) |

Таблица 11

Журнал учета ДТП на дорогах федерального и областного значения

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Год | Количество ДТП | Количество погибших, чел. | Количество пострадавших, чел. |
| 2011 | 108 (+33,3%) | 16 (-50%) | 168 (+50%) |
| 2012 | 97 (-10,2%) | 18 (+12,5%) | 158 (-6,5%) |
| 2013 | 90 (-8,2%) | 26 (+44,4%) | 146 (-8,2%) |
| 2014 | 84 (-6,7%) | 16 (-38,5%) | 144 (-1,4%) |
| 2015 | 62 (-26,2%) | 19 (+18,8%) | 113 (-21,5%) |
| 2016 (5 мес.) | 27 (+58,8%) | 14 (+4,7%) | 37 (-2,6%) |

Таблица 12

ДТП по вине «начинающих» водителей (со стажем управления до трех лет)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Год | По городу Череповцу | | | На дорогах федерального и областного значения | | |
| Количество ДТП | Количество погибших, чел. | Количество пострадавших, чел. | Количество ДТП | Количество погибших, чел. | Количество пострадавших, чел. |
| 2011 | 67 | 2 | 86 | 12 | 1 | 17 |
| 2012 | 60 | 4 | 66 | 11 | 6 | 22 |
| 2013 | 59 | 2 | 69 | 11 | 2 | 16 |
| 2014 | 58 | 3 | 83 | 10 | 2 | 16 |
| 2015 | 54 | 1 | 79 | 10 | 6 | 20 |

Таблица 13

С помощью средств фото- и видеофиксации выявлено нарушений:

|  |  |
| --- | --- |
| Год | Количество нарушений |
| 2011 | 23 821 |
| 2012 | 38 061 (+59,8%) |
| 2013 | 134 246 |
| 2014 | 99 127 (-26%) |
| 2015 | 134 739 |
| 2016 (5 мес.) | 26 728 (-46%) |

При реализации мероприятий по организации дорожного движения особая роль принадлежит внедрению технических средств: дорожных знаков и дорожной разметки, средств светофорного регулирования, дорожных ограждений и направляющих устройств.

Эффективное управление дорожным движением должно обеспечивать равномерную загрузку транспортной сети на грани ее пропускной способности, не допуская перегрузки уязвимых зон, а также прогнозировать развитие транспортной обстановки, иметь возможность изменять интенсивность потоков в местах, не имеющих стратегического значения для состояния дорожного движения в городе.

В связи с этим производится мониторинг изменений транспортных потоков с последующим составлением предложений по изменению в схемах регулирования светофорных объектов.

На начало 2016 года в городе в системе координированного регулирования работают 23 светофорных объекта из 52.

По состоянию на 24 июня 2016 года 15 светофорных объектов города Череповца включены в систему координированного управления «Зеленая волна». В данный момент рассматривается возможность подключения к «Зеленой волне» еще двух светофорных объектов.

Подключены 12 светофорных объектов к автоматизированной системе управления дорожным движением (далее – АСУДД).

По состоянию на 24 июня 2016 года 10 светофорных объектов имеют срок эксплуатации более 10 лет, из которых 4 светофорных объекта введены в эксплуатацию в 1989 году и превысили ее срок почти в 3 раза.

Таблица 14

Участки УДС города Череповца, требующие строительство или изменение режимов работы светофорных объектов

| Прио-ритет | Наименование объекта | Наличие ПСД | Примечания | Проблемы | Решения |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Перекресток  пр. Победы – пр. Луначарского | Проект разработан | 5 ДТП с пострадавшими, 89 – с материальным ущербом, 2015 год | Нерегулируемый перекресток с интенсивным движением пешеходов через пр. Победы затрудняет движение транспортных средств и делает невозможным расширение участков «зеленой волны» по пр. Победы | Устройство светофорного объекта с включением его в систему координированного управления |
| 2 | Светофорный объект на перекрестке ул. Юбилейная – ул. Беляева | Проект в разработке | 1 ДТП с пострадавшими, 21 – с материальным ущербом, 2013 год | Большая длина проезжих частей нерегулируемого перекрестка способствует образованию транспортных заторов и возникновению аварийных дорожно-транспортных ситуаций | Строительство светофорного объекта с включением в систему координированного управления |
| 3 | Установка светофорного объекта на пешеходном переходе, пр. Советский, 80 | Проект отсутствует | Для увеличения пропускной способности пр. Победы и пр. Советского | Снижение пропускной способности пр. Победы и пр. Советского | Строительство светофорного объекта с включением в систему координированного управления |
| 4 | Установка светофорного объекта на пешеходном переходе, пр. Октябрьский, 49 | Проекта отсутствует | В связи с ликвидацией пешеходного перехода через кольцо кругового движения | Большой пешеходный поток, создает вероятность возникновения ДТП с участием пешеходов | Строительство светофорного объекта с включением в систему координированного управления |
| 5 | Установка светофорного объекта на пешеходном переходе на пр. Победы напротив жилого дома № 135 («Новый век») | Проекта отсутствует | 8 ДТП с пострадавшими, 28 – с материальным ущербом, 2015 год | Нерегулируемый пешеходный переход через пр. Победы делает невозможным устройство участка «зеленой волны» | Строительство светофорного объекта с включением в систему координированного управления |
| 6 | Установка светофорного объекта на пр. Победы, 131, установка искусственной неровности | Проект отсутствует | 6 ДТП с пострадавшими, 32 – с материальным ущербом, 2015 год | Интенсивное движение транспорта затрудняет пересечение широкой проезжей части пешеходами и создает вероятность возникновения ДТП с участием пешеходов | Строительство светофорного объекта с включением в систему координированного управления |
| 7 | Установка светофорного объекта на пешеходном переходе пр. Победы напротив жилого дома № 131 (а/о  ул. Суворова) | Проект отсутствует | 6 ДТП с пострадавшими, 32 – с материальным ущербом, 2015 год | Нерегулируемый пешеходный переход через пр. Победы делает невозможным устройство участка «зеленой волны» | Строительство светофорного объекта с включением в систему координированного управления |
| 8 | Установка светофорного объекта на пешеходном переходе, ул. Ленина, 113 (школа № 20) | Проект отсутствует | 7 ДТП с пострадавшими,  12 – с материальным ущербом, 6 наездов на пешеходов | Большой пешеходный поток, ДТП с участием пешеходов | Строительство светофорного объекта |
| 9 | Установка светофора на Кирилловском шоссе на пешеходном переходе у «Вологда-энерго» с режимом работы по требованию | Проект отсутствует | 5 ДТП с пострадавшими, 24 – с материальным ущербом, 2015 год | Интенсивное движение транспорта затрудняет пересечение широкой проезжей части (6 полос) пешеходами и создает вероятность возникновения ДТП с участием пешеходов | Строительство светофорного объекта на пешеходном переходе с режимом работы по требованию |
| 10 | Светофорный объект на перекрестке пр. Строителей – б. Доменщиков | Проект отсутствует | 2 ДТП с пострадавшими, 35 – с материальным ущербом, 2015 год | Большая длина проезжих частей нерегулируемого перекрестка способствует образованию транспортных заторов и возникновению аварийных дорожно-транспортных ситуаций | Строительство светофорного объекта с включением в систему координированного управления |
| 11 | Светофорный объект на перекрестке ул. Олимпий-ская – ул. Беляева | Проект отсутствует | 1 ДТП с пострадавшими, 23 – с материальным ущербом, 2015 год | Большая длина проезжих частей нерегулируемого перекрестка способствует образованию транспортных заторов и возникновению аварийных дорожно-транспортных ситуаций | Строительство светофорного объекта с включением в систему координированного управления |
| 12 | Светофорный объект на пешеходном переходе ул. М.Горького между домами №№ 61 и 71, Советский пр.80 | Проект отсутствует | 1 ДТП с пострадавшими, 12 – с материальным ущербом, 2015 год | Интенсивное движение пешеходов затрудняет движение транспортных средств и делает невозможным расширение участков «зеленой волны».  В вечерний час пик  пр. Победы нередко перекрывается не успевшими закончить левый поворот на  ул. М. Горького транспортом в направлении Городского рынка из-за того, что транспорт пропускает непрерывный поток пешеходов | Устройство светофорного объекта с включением его в систему координированного управления |
| 13 | Реконструкция перекрестка  пр. Победы –  ул. Олимпий-ская с обустрой-ством светофорного объекта | Проект отсутствует | 1 ДТП с пострадавшими, 8 – с материальным ущербом, 2015 год | Нерегулируемый перекресток с главной дорогой по ул. Олимпийской обуславливает необходимость водителей вагонов трамваев и автобусов уступать дорогу всем остальным транспортным средствам при выезде из депо/разворотного кольца, следствием чего являются срывы графика движения и повышенный риск ДТП с участием общественного транспорта. Увеличение разворотного трафика по пр. Победы после открытия ТЦ «Макси» | Строительство светофорного объекта с включением в систему координированного управления |

Примечание: приоритет 1 – участки УДС, где происходят ДТП с пострадавшими и наездами на пешеходов, ПСД – проектно-сметная документация

В целях обеспечения безопасности отделом Государственной инспекции безопасности дорожного движения УМВД России по г. Череповцу проведены мероприятия:

по профилактике безопасности дорожного движения;

с учетом роста аварийности на пешеходных переходах проведены обследования УДС, по результатам которых на период 2013 года ликвидировано 12 пешеходных переходов, в течение 2015 года – 9 пешеходных переходов;

в целях приведения в соответствие п. 4.5.2.1 ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования», утвержденным [Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 23 октября 2007 г. № 270-ст](http://docs.cntd.ru/document/902078641), в течение 2012-2013 годов были ликвидированы 29 пешеходных переходов, в декабре 2014 года – четыре пешеходных перехода;

в течение 2014 года выявлено 2334 несоответствия состояния УДС нормативным требованиям (1027 – неудовлетворительное состояние технических средств регулирования, нарушения в работе светофорных объектов, 947 – неудовлетворительное состояние и повреждения дорожного полотна, 360 – неисправное освещение);

за 2012 год рассмотрено 6 проектов организации дорожного движения на территории торговых комплексов (на ул. Краснодонцев, пр. Победы «Маяк», пл. Химиков «Макдоналдс», ул. Рыбинской, ул. Бардина, ул. Ленинградской ТЦ «Северо-Западный»);

установлен и введен в эксплуатацию светофор Т7 (ГОСТ Р 52289-2004 Национальный стандарт Российской Федерации «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств», утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 года № 120-ст), предупреждающий водителей о приближении к нерегулируемому пешеходному переходу, установлено дополнительное освещение с датчиками движения (в настоящее время в городе действуют 4 светофора Т7);

в п. Тоншалово установлен светофорный объект с отдельной (вызывной) фазой для пешеходов. На территории города действуют 3 таких светофора, установленных ранее (ул. Архангельская, между остановками общественного транспорта «Дачи 1» и «Дачи 2», на перекрестке Октябрьский пр. – ул. Матуринская);

установлены искусственные неровности для принудительного снижения скорости транспортных средств;

установлены знаки 3.24 «Ограничение максимальной скорости» 40 км/ч и 3.25 «Конец зоны ограничения максимальной скорости» перед пешеходными переходами, а также дорожные знаки 3.27 «Остановка запрещена» перед 17 пешеходными переходами на расстоянии не менее 20 м до них;

установлено 1476 п.м ограничивающих пешеходных ограждений вдоль территорий школ;

установлены дублирующие дорожные знаки 5.19.1 «Пешеходный переход» над проезжими частями на многополосных дорогах;

краской желтого цвета выделены линии разметки 1.14.1-1.14.2 на трех пешеходных переходах;

оборудованы устройствами звукового сопровождения пешеходов 4 пешеходных перехода, 13 светофорных объектов, на 48 пешеходных переходах установлены светодиодные знаки 5.19.1-5.19.2.

Основными мероприятиями по повышению уровня обеспечения безопасности дорожного движения являются:

своевременная установка и замена дорожных знаков;

нанесение дорожной разметки;

введение светофорного регулирования в местах, где это необходимо;

установка дорожных ограждений в необходимых местах;

обустройство нерегулируемых пешеходных переходов искусственными неровностями для принудительного снижения скорости транспортных средств.

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

Качество атмосферного воздуха является важнейшим фактором, определяющим состояние окружающей среды и здоровья населения. Качество воздуха в городе формируется в результате сложного взаимодействия природных и антропогенных факторов. Основными источниками загрязнения воздуха являются промышленные производства, энергетические установки и автомобильный транспорт.

Отходящие газы двигателей содержат сложную смесь из более двухсот компонентов, среди которых немало канцерогенов. Вредные вещества поступают в воздух практически в зоне дыхания человека, поэтому автомобильный транспорт, его влияние на загрязнение атмосферного воздуха в городе и здоровье населения становится одним из актуальных вопросов в сфере экологии и требует программного подхода.

Воздействие автотранспорта на окружающую среду можно разделить на две основные группы:

1) химическое (загрязнение воздушного бассейна выбросами загрязняющих веществ). В местах автомобильных пробок, возле светофоров, когда двигатели машин работают вхолостую, выброс загрязняющих веществ резко увеличивается. Основная причина загрязнения воздуха заключается в неполном и неравномерном сгорании топлива. Специфика подвижных источников загрязнения проявляется в низком расположении (на уровне дыхания) и распределении на неопределенные территории, в непосредственной близости к жилым районам;

2) физическое (шумовое загрязнение).

Транспортный шум – один из наиболее опасных физических загрязнений окружающей среды, он составляет 60-80% шумов, воздействующих на жителей. Транспортный шум представляет собой совокупность шумов городского (автомобильного, рельсового) и железнодорожного транспорта.

Шум от железнодорожного транспорта характеризуется высокими уровнями (80-115 дБА), однако имеет ограниченное распространение в жилой застройке, так как непосредственно к железнодорожной линии (ближе 100 м) жилые дома подходят только на отдельных участках в Индустриальном районе. Автомобильный транспорт оказывает наиболее неблагоприятное акустическое воздействие. Автомобили являются преобладающим источником интенсивного и длительного шума.

При оценке загрязнения воздушной среды автомобильным транспортом следует исходить из сложившейся ситуации, учитывая фоновые уровни загрязнения, существующие локальные источники загрязнения и перспективы их изменения на прогнозный период. Характеристика текущего воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду, безопасность и здоровье населения произведена в соответствии с методологией расчетов по определению выбросов загрязняющих веществ от автотранспорта, рекомендованной ФГУП «НИИ Атмосфера», учитывающая только данные по количеству зарегистрированного автомобильного транспорта на территории города Череповца.

Согласно методологии расчет выбросов i-го загрязняющего вещества автомобилями j-го типа (легковыми, грузовыми с бензиновым двигателем, автобусами с дизельным двигателем) определяются путем умножения соответствующего коэффициента выбросов kij (кг/ед.) на количество единиц автомобилей данного типа. Значения коэффициентов kij приведены в таблице 15.

Таблица 15

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Тип АТС | Диоксид серы | Оксиды азота | Летучие органические вещества | Углерода оксид | РМ-твердые частицы сажа |
| Легковые | 1,492 | 48,0 | 40,0 | 178,8 | - |
| Грузовые:  бензин  дизтопливо | 6,475  41,475 | 217,0  390,25 | 154,0  46,55 | 1655,5  108,5 | -  18,2 |
| Автобусы  бензин  дизтопливо | 9,45  56,7 | 315,0  562,5 | 175,5  63,0 | 2007,0  184,5 | -  26,65 |

По данным отдела ГИБДД по г. Череповцу на июнь 2016 года на территории города зарегистрировано 132969 ед. ТС. Поскольку отделом ГИБДД по г. Череповцу учет автотранспортных средств по типу двигателя не ведется, при расчете приняты наихудшие условия.

При этом объем выбросов загрязняющих веществ от автотранспорта составит:

Таблица 16

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Тип АТС | Диоксид серы, тонн | Оксиды азота, тонн | Летучие органические вещества, тонн | Углерода оксид, тонн | РМ-твердые частицы сажа, тонн |
| Легковые | 146,30 | 4706,50 | 3922,08 | 17531,70 | - |
| Грузовые | 174,57 | 1642,56 | 648,19 | 6968,0 | 776,603 |
| Автобусы | 51,60 | 511,875 | 159,71 | 1826,37 | 24,25 |
| Итого по загрязняющим веществам | 372,47 | 6860,94 | 4729,98 | 26326,07 | 100,853 |

Валовый выброс загрязняющих веществ от автотранспорта составляет 38,39 тыс. тонн.

Общий объем валовых выбросов загрязняющих веществ по городу за 2015 год составил 316,8 тыс. тонн, таким образом, выбросы от автотранспорта составляют около 12% от общего объема, из них оксиды азота порядка 40% от общего объема выбросов, оксиды углерода 11% от общего объема выбросов.

1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры городского округа

Развитие объектов транспортной инфраструктуры опирается на действующие документы территориального планирования различного уровня, а именно:

Схема территориального планирования Вологодской области, утвержденная постановлением Правительства Вологодской области от 12.05.2009 № 750;

Схема территориального планирования Череповецкого муниципального района Вологодской области, утвержденная [решением Муниципального Собрания Череповецкого муниципального района от 23.12.2010 № 296](http://cherra.ru/doc/r_ms_050314_62.zip);

Генеральный план города Череповца, утвержденный решением Череповецкой городской Думы от 28.11.2006 № 165 (далее – Генеральный план города).

Основополагающие принципы развития внутригородской транспортной инфраструктуры, принятые с учетом анализа ее состояния, а также предложений действующего Генерального плана города:

создание развитых транспортных связей между районами города;

вынос транзитных потоков автотранспорта за границы жилой застройки городского округа;

создание единой системы городского транспорта и УДС в увязке с планировочной структурой городского округа и прилегающей к нему территории, обеспечивающую удобные быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами, расположенными в пригородной зоне, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами;

развитие линий общественного транспорта, способных обеспечить максимальную доступность существующей и проектируемой жилых, общественных и производственных зон;

формирование комфортной городской среды путем организации системы озелененных пешеходных направлений и зон;

обеспечение высокого уровня сервисного обслуживания транспортных средств; современное решение проблемы организации постоянного и временного хранения и обслуживания транспортных средств.

Размещение основных объектов транспортной инфраструктуры города Череповца осуществляется в соответствии с «Картой планируемого размещения объектов местного значения городского округа. Объекты транспортной инфраструктуры» Генерального плана города, на которой указаны перспективное размещение транспортных искусственных сооружений: мостов, путепроводов, автомобильных развязок в разных уровнях, развитие УДС, а также вокзалов: железнодорожных, автобусных, речных и других объектов.

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

Функционирование и развитие транспортной инфраструктуры осуществляется в соответствии c:

[Градостроительным кодексом](garantF1://12038258.0)Российской Федерации;

[Постановлением Правительства Российской Федерации от 2 августа 2011 года № 644 «О федеральной целевой программе «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2011-2018 годы)»;](garantF1://55071986.0)

Законом Вологодской области от 1 мая 2006 года № 1446-ОЗ «О регулировании градостроительной деятельности на территории Вологодской области»;

Постановлением Правительства Вологодской области от 12 мая 2009 года № 750 «Об утверждении Схемы территориального планирования Вологодской области»;

Постановлением Правительства Вологодской области от 28 октября 2013 года № 1100 «Об утверждении государственной программы Вологодской области «Развитие транспортной системы Вологодской области на 2014-2020 годы»;

[решениями](garantF1://6882473.0) Череповецкой городской Думы от:

28 ноября 2006 года № 165 «Об утверждении Генерального плана города Череповца»;

29 июня 2010 года № 132 «Об утверждении [Правил](garantF1://36006221.1000) землепользования и застройки города Череповца»;

постановлениями мэрии города Череповца от:

10 октября 2012 года № 5370 «Об утверждении муниципальной программы «Охрана окружающей среды на 2013-2022 годы»;

8 июля 2013 года № 3147 «Об утверждении Стратегии развития города Череповца до 2022 года «Череповец – город возможностей»;

[10 октября 2013 года № 4809 «Об утверждении муниципальной программы «Развитие городского общественного транспорта» на 2014-2017 годы»](garantF1://20310476.0);

10 октября 2013 года № 4810 «Об утверждении муниципальной программы «Реализация градостроительной политики города Череповца» на 2014-2022 годы»;

[10 октября 2013 года № 4811 «О муниципальной программе «Развитие жилищно-коммунального хозяйства города Череповца» на 2014-2018 годы».](garantF1://20310483.0)

Действующая нормативная правовая база достаточна.

1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Финансирование мероприятий по содержанию и развитию транспортной инфраструктуры осуществляется за счет средств бюджета города Череповца, субсидий, предоставляемых бюджету города из федерального и областного бюджетов, а также внебюджетных источников.

Общий объем финансирования настоящей Программы составляет 20 953 752,1 тыс. руб., из них по источникам финансирования:

средства бюджета города Череповца- 2 079 752,9 тыс.руб.,

средства федерального и областного бюджета – 18 873 999,2 тыс.руб.

2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера

передвижения населения и перевозок грузов на территории городского округа

«Город Череповец»

2.1. Прогноз социально-экономического[[2]](#footnote-2) и градостроительного развития

города Череповца

1) Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами в промышленности (по крупным и средним предприятиям).

Развитие промышленного комплекса в среднесрочной перспективе будет определяться, преимущественно, динамикой внутреннего спроса. Введенные США и Евросоюзом антироссийские санкции и ответные защитные меры с российской стороны создали российским производителям возможность совершить рывок в повышении конкурентоспособности и импортозамещения.

В случае усиления процессов диверсификации в экономике при достаточном уровне государственного стимулирования данных процессов в среднесрочной перспективе может быть обеспечен дополнительный прирост промышленного производства за счет расширения внутреннего потребления товаров промежуточного спроса (например, химический комплекс).

Сохранится тенденция опережающего роста обрабатывающих производств.

В 2016-2018 годах в городе по базовому сценарию прогноза ожидаются умеренные темпы роста промышленного производства: в 2016 году – 106,8%, в 2017 году – 105,7%, в 2018 году – 105,0%.

2) Прибыль прибыльных предприятий до налогообложения.

В 2016-2018 годы в целом по городу прибыль прибыльных организаций до налогообложения по «базовому» сценарию прогноза увеличится с 77 660,6 млн. рублей в 2016 году до 89 523,4 млн. рублей в 2018 году, при темпах роста: 2016 год – 107,7%; 2017 год – 108,3%; 2018 год – 106,4%.

Рост прибыли будет обеспечен, прежде всего, за счет увеличения прибыли в обрабатывающем производстве, связанном с реализацией ряда крупных инвестиционных проектов.

3) Фонд заработной платы, среднесписочная численность работников организаций.

Во исполнение протокольных решений заседания Комиссии по разработке и реализации государственных программ Вологодской области и повышению эффективности бюджетных расходов по вопросу рассмотрения основных характеристик областного бюджета на 2016 год и плановый период 2017 и 2018 годов от 18 августа 2015 года об уточнении прогнозных показателей фонда заработной платы, с учетом реализации «дорожной карты» по противодействию «теневому» сектору экономики, в прогноз фонда заработной платы работников организаций и среднесписочной численности включены плановые значения показателей «теневой» занятости.

Таким образом, фонд заработной платы за 3 года с 2016 по 2018 годы увеличится с 51 863 018,0 тыс. рублей до 56 239 071,0 тыс. рублей соответственно.

Среднесписочная численность работников организаций в 2016 году составит 120,465 тыс. человек. Однако, в связи с ожиданиями того, что в прогнозном периоде предприятия в качестве возможного канала снижения своих издержек продолжат оптимизацию численности работников, а также с учетом тенденции сокращения населения в трудоспособном возрасте, с 2017 года возможно сокращение среднесписочной численности на 0,4% от уровня 2016 года, в 2018 году – 0,4% от уровня 2017 года.

4) Потребительский рынок.

В период 2016-2018 годов по мере некоторого прогнозируемого роста доходов населения и восстановления потребительского кредитования динамика потребления населением будет постепенно восстанавливаться, ежегодный темп роста в сопоставимых ценах:

оборота розничной торговли составит – от 101,2% в 2016 году до 103,4% в 2018 году;

оборота общественного питания – от 102,0% до 103,0% соответственно;

реализации платных услуг – от 100,0% до 103,6% соответственно.

5) Демография.

Основной вариант прогноза базируется на среднем сценарии демографического прогноза, разработанного Росстатом.

Прогноз перспективной численности населения города основывается на тенденциях демографического развития с учетом принятых на государственном уровне решений, которые уже оказывают влияние на рост показателей естественного прироста (совершенствование организации медицинской помощи и повышение ее доступности; профилактика социально-значимых болезней; формирование здорового образа жизни у населения, меры по снижению масштабов злоупотребления алкогольной и табачной продукцией, профилактика алкоголизма, табакокурения и наркомании).

Таким образом, в период с 2016 по 2018 годы ожидается увеличение численности постоянного населения с 320,377 тыс. человек до 322,490 тыс. человек.

Демографическая ситуация в городе Череповце в последнее десятилетие характеризовалась отчетливой положительной тенденцией. Отмечается снижение показателя смертности в расчете на 1000 человек, в том числе снижается сравнительно высокий показатель смертности в трудоспособном возрасте. Стабильный постепенный рост уровня рождаемости объясняется относительно большой долей женщин в фертильном возрасте. Естественная убыль населения, соответственно, сокращается, а с 2012 года наблюдается естественный прирост населения. В последние годы постепенно увеличивается продолжительность жизни населения.

Градостроительная деятельность в городе Череповце осуществляется в соответствии с Генеральным планом города.

Стратегическими ориентирами устойчивого социально-экономического и градостроительного развития города Череповца являются следующие:

сохранение и развитие функций важного промышленного центра федерального и регионального значения, реструктуризация и техническая модернизация производственного потенциала;

оптимизация экологической ситуации, развитие системы озеленения и рекреационных зон, комплексное благоустройство территории;

развитие многофункционального транспортного комплекса: аэропорта, речного порта, железнодорожного и автотранспортного узлов;

сохранение и развитие многофункционального профиля города, открытость города для инвестиций, экономической деятельности и культурных контактов, интенсивное развитие сферы туризма;

приоритетное развитие и модернизация УДС, транспортных сооружений общественного транспорта, реконструкция и развитие инженерных систем города;

развитие комплексного жилищного строительства различных типов на экологически безопасных территориях;

формирование на территории города и пригородных территориях системы природно-экологического каркаса, как главного средоформирующего элемента экологически безопасного развития города;

формирование прибрежных парковых зон и набережных – одна из главных градостроительных задач города Череповца;

развитие системы культурно-бытового обслуживания городского округа, формирование зон общественно-делового назначения во всех планировочных районах города;

рациональное использование территориальных ресурсов – реконструкция и модернизация устаревшего неценного жилищного фонда, реорганизация производственных зон, направленная на снижение вредного воздействия на окружающую среду.

Перспективная численность населения города Череповец на расчетный срок Генерального плана (2035 год) составит 340 тыс. чел; на первую очередь (2025 год) – 324 тыс. чел.

В течение расчетного срока жилищный фонд города планируется увеличить до 10,2 млн кв. м, что позволит увеличить среднюю жилищную обеспеченность с 24,4 кв. м в настоящее время до 30 кв. м общей площади на человека.

Объем нового жилищного строительства в течение расчетного срока составит порядка 2,8 млн. кв. м, в среднем в год – 133 тыс. кв. м общей площади.

2.2. Прогноз транспортного спроса городского округа, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории городского округа

Строительство моста через р. Шексну в створе ул. Архангельской существенно снимет транспортную нагрузку с Октябрьского моста и улучшит транспортную ситуацию в городе. Ввод в эксплуатацию нового моста повлечет за собой перераспределение интенсивности движения на магистральной сети города – произойдет снижение интенсивности движения транспорта по Октябрьскому мосту на 40%.

Спрос на передвижения по проектируемому мосту на 2030 год, при отсутствии ограничений параметров самого сооружения и ограничения пропускной способности подходов, составит 46 700 физических авт./сутки в обоих направлениях, при этом в составе транспортного потока, следующего по мосту, будут преобладать легковые автомобили, доля которых составит 90%, доля грузового транспорта – 7%; в структуре грузового потока будут преобладать автомобили грузоподъемностью до 6 тонн (74% от общего потока грузового транспорта), доля автобусов не превысит 3%.

Ежедневно Октябрьский мост несет большую нагрузку по пропуску значительных потоков автотранспорта, следующего из Зашекснинского района в основную часть города, в которой сконцентрировано почти 73% рабочих мест Череповца. Прежде всего, корреспонденции населения осуществляются в направлении центральной промышленной зоны, где расположены крупнейшие предприятия города: ПАО «Северсталь» и ЗАО «ФосАгро АГ». Уровень загрузки движением Октябрьского моста в час пик в одном направлении (трехполосная дорога) в 2014 году составил 121%, к 2020 году составит до 180%.

Данные транспортного спроса на УДС города представлены в таблице 17.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Таблица 17 | | | | | | | | | | | | | | |
| № пп | Показатель (индикатор)  (наименование) | Ед. изм. | | Значение показателя (индикатора) | | | | | | | | | | Обоснование отклонения значения показателя (индикатора) на конец отчетного года, недостижение планового значения показателя (индикатора) на конец текущего года (при наличии) |
| 2015 год | 2016 год | | | | % исполнения | 2016 год | 2017 год | | 2022 год |
| факт | план | | факт на 1 июля 2016 | | план | план | | план |
| 1 | 2 | 3 | | 4 | 5 | | 6 | | 7 | 8 | 9 | | 10 | 11 |
| Стратегия развития города Череповца до 2022 года | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Эксплуатационная скорость общественного транспорта, с учетом остановок (ОТ) | км / час. | | 17 | 17,4 | | 17,75 | 102 | | 17,4 | | 17,4 | 17,7 |  |
| 2 | Число пассажиров перевезенных общественным транспортом | млн чел | | 59 | 59 | | 29,845 | 50,6 | | 59 | | 59 | 59 |  |
| 3 | Обновление подвижного состава (муниципальные унитарные предприятия – МУП) | % | | 4,6 | 20,0 | | 0 | 0 | | 20,0 | | 50 | 100 | В связи с дефицитом денежных средств в городском бюджете мероприятия по обновлению подвижного состава МУП не планируются. Рассматривается вопрос приобретения 1 трамвайного вагона за счет средств МУП города Череповца «Электротранс». Всего автобусов закрепленных за городскими перевозками – 149, из них 119 прошли срок полезного использования (80%), сдано в аренду для работы на маршрутах – 6. Стоимость одного нового автобуса составляет 7-8 млн. рублей. Из 52 трамвайных вагонов 45 выработали свой ресурс (после истечения срока полной амортизации (16 лет) или пробега с начала эксплуатации 1120 тыс. км). Стоимость одного нового трамвая составляет 25 млн. рублей. |
| Показатели кроссфункциональной группы | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Оценка горожанами уровня обслуживания общественного транспорта | | % | 68,2 | 68 | - | | - | | 68 | | 68 | 68 | Показатель рассчитывается по итогам года |
| 2 | Средний интервал движения автобусов, трамваев в часы пик | | мин | 7 | 7 | 5,56 | | 79,4 | | 7 | | 7 | 7 |  |
| 3 | Количество жалоб и обращений горожан | | ед. | 156 | 180 | 30 | | 16,7 | | 180 | | 180 | 180 | Снижение количества обращений связано с повышением уровня организации и контроля за работой общественного транспорта |
| 4 | Количество ДТП с пострадавшими по вине водителей автобусов | | ед. | 16 | \* | 6 | | \* | | \* | | \* | \* |  |
|  |  | |  |  |  |  | |  | |  | |  |  |  |

Транспортный спрос на УДС города постоянно растет и его ежегодное увеличение составляет от 3% до 5%.

2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта, прогноз развития дорожной сети городского округа

Основные параметры развития транспортной инфраструктуры города Череповца определены Генеральным планом города, Стратегией развития города Череповца до 2022 года, утвержденной постановлением мэрии города от 08.07.2013 № 3147 (на момент разработки Программы), действующими государственными программами Вологодской области и муниципальными программами.

Мероприятия по развитию магистральной УДС в первую очередь направлены на создание кольцевой структуры, связывающей все районы города между собой магистральными улицами общегородского значения. Основным мероприятием по достижению этой цели будет строительство мостового перехода в створе ул. Архангельская со строительством автомобильной дороги от мостового перехода до выхода на трассу Череповец – Сергиев Посад.

Общая протяженность магистральной улично-дорожной сети к 2035 году в городе составит 158,8 км, а плотность на застроенных территориях достигнет показателя 2,1 км/кв. км.

Развитие линий общественного транспорта ориентировано на создание новых автобусных маршрутов, обслуживающих новые жилые территории города. Создание кольца магистральных улиц общегородского значения, а также выделение полос для движения общественного транспорта позволит увеличить количество поездок на общественном транспорте и уменьшить время поездки между районами. К 2035 году (согласно Генеральному плану города) плотность улиц, охваченных общественным транспортом, достигнет уровня 2,8 км/кв.км, что является высоким показателем обслуживания общественным транспортом на территории города.

Строительство магистральных улиц районного значения, проходящих по восточной границе Заягорбского района, а также по южной границе Зашекснинского района, в Индустриальном районе строительство ул. 50‑летия Октября, соединяющей ул. Мира и ул. Устюженская, позволит, организовать основные пути пропуска грузового транспорта в обход существующих и планируемых жилых образований по магистральной сети города.

Реализация мероприятий по благоустройству территорий создаст развитую сеть улиц с широкими тротуарами и выделенными велосипедными дорожками во всех районах города.

2.4. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

К 2035 году (согласно Генеральному плану города) показатель автомобилизации населения достигнет уровня 600 автомобилей на 1000 жителей. Это значит, что количество автомобилей в городе увеличится в 1,5 раза.

При строительстве новых и реконструкции существующих жилых районов планируется:

обеспечение не менее 90% личных автомобилей местами постоянного хранения. С этой целью планируется устроить ряд многоярусных гаражей, подземных и полуподземных гаражей на осваиваемых территориях;

обеспечение высокого уровня сервисного обслуживания ТС;

организация парковочных мест у крупных социальных объектов: парковка на первую очередь у планируемой поликлиники в Зашекснинском районе на 300 машино-мест; строительство парковки на 300 машино-мест на первую очередь при реконструкции парка культуры и отдыха «Соляной сад».

На некоторые кварталы были выполнены проекты планировки, которые предлагают сооружение:

1141 машино-место открытых стоянок (проект планировки Набережной);

6 многоярусных гаражей суммарной вместимостью 2110 машино-мест, 7 гаражей подземного/полуподземного типа суммарной вместимостью 2050 машино-мест, открытые стоянки у объектов социального обслуживания на 800 машино-мест (проект планировки 26 мкр.);

открытые стоянки у объектов социального обслуживания суммарной вместимостью 220 машино-мест (проект планировки 127, 128 мкр.);

встроенные гаражи на 2260 машино-мест, открытые стоянки на 970 машино-мест (проект планировки 10 мкр.);

подземные стоянки на 2260 машино-мест, открытые стоянки на 761 машино-место (проект планировки по комплексной застройке территории, ограниченной ул. К. Белова, ул. Головные сооружения, проектируемым мостом в створе ул. Архангельская (объект регионального значения) и берегом р. Шексны).

За счет проведения работ по созданию дополнительного парковочного пространства, оптимизации маршрутов грузового и пассажирского транспорта общего пользования сократится интенсивность движения на основных магистралях города, снизится нагрузка на УДС.

2.5. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Применение современных инженерных схем и методов регулирования, комплексных схем организации дорожного движения, внедрения более современных технических средств и АСУДД позволит повысить эффективность организации дорожного движения.

Реализация мероприятий по:

строительству, ремонту и реконструкции автомобильных дорог;

замене изношенных и устаревших дорожных знаков на новые с внутренним освещением и светодиодной индикацией;

обновлению дорожной разметки, в том числе применение штучных форм и цветных дорожных покрытий;

обустройству участков УДС пешеходными ограждениями;

модернизации и реконструкции существующих светофорных объектов, которая приведет к уменьшению количества ДТП, снижению количества лиц, погибших и травмированных в результате ДТП, повышению безопасности пассажирских перевозок, снижению уровня детского дорожно-транспортного травматизма.

В результате реализации мероприятий, направленных на повышение уровня безопасности дорожного движения, ожидается:

сокращение числа лиц, погибших в ДТП на 25% по сравнению с 2015 годом – к 2021 году;

недопущение роста числа детей, погибших в ДТП по сравнению с 2015 годом – к 2021 году;

сокращение социального риска (число погибших на 100 тыс. человек) на 26,7% к 2021 году по сравнению с 2015 годом;

сокращение транспортного риска (число погибших на 10 тыс. транспортных средств) на 47,5% к 2020 году по сравнению с 2015 годом.

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

Принимая во внимание то, что город Череповец среди муниципальных образований Вологодской области по объему выбросов загрязняющих веществ находится на первом месте и практически 70% всех выбросов загрязняющих веществ по области приходится на Череповец, из которых 12% составляют выбросы от автомобильного транспорта, воздействие транспорта на окружающую среду и здоровье населения, с учетом перспективы развития города, требует программного подхода и реализации мероприятий по снижению воздействия автотранспорта на окружающую среду и здоровье населения.

С 2011 по 2015 годы количество единиц автотранспорта на территории города Череповца возросло более чем на 20%. При постоянном росте автомобильного парка неизбежен рост выбросов загрязняющих веществ в атмосферу и, как следствие, рост антропогенной нагрузки на окружающую среду и здоровье населения.

К числу мер по снижению воздействия автотранспорта относятся проведение работ, направленных на улучшение состояния улично-дорожной сети города Череповца; проведение работ по капитальному ремонту, содержанию, строительству и реконструкции сети автомобильных дорог общего пользования местного значения; строительство и реконструкция объектов УДС; проведение работ, направленных на повышение безопасности дорожного движения; проведение работ по созданию автоматизированных информационных и управляющих систем в городе Череповце.

3. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры, их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры. Выбор предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры городского округа «Город Череповец»

Настоящей Программой предлагается вариант развития транспортной инфраструктуры в соответствии с утвержденным Генеральным планом города Череповца. Оценка мероприятий Программы будет осуществляться по целевым показателям (индикаторам), приведенным в таблице 18.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Таблица 18 | | | | | | | | | | |
| №  пп | Целевой показатель (индикатор) (наименование) | Ед.  изм. | Базовое значение целевого показателя (индикатора) на начало реализации программы, 2015 год | | Планируемые значения целевых показателей (индикаторов) по годам реализации | | | | | |
| 2016 | | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | | 5 | | 6 | 7 | 8 | 9 |
|  | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры города Череповца на 2016-2020 годы и на перспективу до 2035 года | | | | | | | | | |
|  | Цель: создание транспортной инфраструктуры, обеспечивающей безопасность участников дорожного движения, доступность ее объектов для всех категорий граждан, качество и эффективность транспортного обслуживания населения | | | | | | | | | |
| 1. | Задача 1. Развитие дорожного хозяйства в городе Череповце | | | | | | | | | |
| 1.1. | Площадь дорожного покрытия автомобильных дорог города Череповца, на которых выполнен ремонт (ежегодно) | м2  % | 191 112,9  4,0 | | 342 119,0  7,1 | | 200 000,0  4,2 | 350 000,0  7,3 | 250 000,0  5,2 | 400 000,0  8,4 |
| 1.2. | Доля объектов дорожного хозяйства, адаптированных для использования инвалидами и другими маломобильными группами населения (тротуары, остановки общественного транспорта, места для парковок и т.п.) | % | 73,0 | | 77,0 | | 85,0 | 91,0 | 96,0 | 99,0 |
| 2. | Задача 2. Обеспечение безопасности дорожного движения и функционирования дорожно-транспортной инфраструктуры | | | | | | | | | |
| 2.1. | Доля пешеходных переходов, оборудованных элементами повышения безопасности дорожного движения | % | 10,5 | | 20,5 | | 55,0 | 85,0 | 100,0 | - |
| 1 | 2 | 3 | 4 | | 5 | | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 3. | Задача 3. Совершенствование организации дорожного движения в городе Череповце | | | | | | | | | |
| 3.1. | Количество светофорных объектов, оборудованных системой с возможностями подключения к автоматизированному управлению дорожным движением (ежегодно) | ед. | 50 | | | 52 | 54 | 56 | 58 | 60 |
| 4. | Задача 4. Повышение стабильности работы городского транспорта общего пользования | | | | | | | | | |
| 4.1. | Количество пассажиров, перевезенных общественным транспортом за отчетный период | млн.чел | 59 | | 59 | | 59 | 59 | 59 | 59 |
| 4.2. | Оценка горожанами уровня обслуж­ивания общественного транспорта | балл | 68,2 | | 68 | | 68 | 68 | 68 | 68 |
| 5. | Задача 5. Развитие УДС города Череповца, в том числе строительство новых и реконструкция существующих объектов дорожной инфраструк­туры | | | | | | | | | |
| 5.1. | Протяженность новых объектов УДС | п.м./год | 4 425,7 |  | | | 4196,0 |  |  |  |
| 5.2. | Протяженность реконструированных объектов УДС | п.м. |  |  | | | 759,0 |  |  |  |

Сведения о целевых показателях (индикаторах) программы (прогнозируемые с 2021 по 2035 гг)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №  пп | Задачи, направленные на достижение цели | Наименование  индикатора  (показателя) | Ед. измерения | Значение в 2020 году | Значения показателей по годам | | | | | | | | | | | | | | |
| 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |
| 1. | Участие в предот­враще-нии ДТП | число лиц, погибших в ДТП | чел. | 11 | 10 | 10 | 9 | 9 | 9 | 8 | 8 | 8 | 8 | 7 | 7 | 7 | 6 | 6 | 6 |
| число детей, погибших/пострадавших в ДТП | чел. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| выявление с помощью камер (сравнение с 2020 годом) | тыс.  нарушений | 90 | 100,0 | 110,0 | 120,0 | 130,0 | 140,0 | 150,0 | 160,0 | 160,0 | 160,0 | 170,0 | 170,0 | 170,0 | 180,0 | 180,0 | 180,0 |
| 2. | Обеспечение безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах местного значения | транспортный риск (число погибших на 10 тыс. транспортных средств) | ед. | 3,7 | 3,6 | 3,5 | 3,4 | 3,3 | 3,2 | 3,1 | 3,0 | 2,9 | 2,8 | 2,7 | 2,6 | 2,5 | 2,4 | 2,3 | 2,0 |
| 3. | Снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях | тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий (число погибших на 100 пострадавших) | ед. | 5,1 | 5,0 | 5,0 | 4,9 | 4,9 | 4,8 | 4,7 | 4,7 | 4,7 | 4,6 | 4,6 | 4,5 | 4,5 | 4,5 | 4,4 | 4,4 |

4. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов) городского округа «Город Череповец»

Таблица 19

| №  пп | Наименование мероприятия | Срок реализации  мероприятия |
| --- | --- | --- |
| 1. | Проведение работ, направленных на улучшение состояния УДС города Череповца | Ежегодно |
| 1.1. | Капитальный ремонт, ремонт, содержание, строительство и реконструкция сети автомобильных дорог общего пользования местного значения, в том числе проектно-изыскательские работы | Ежегодно |
| 1.2. | Организация капитального ремонта, ремонта и содержания закрепленных автомобильных дорог общего пользования и искусственных дорожных сооружений | Ежегодно |
| 1.3. | Приведение в нормативное состояние подходов и подъездов к общеобразовательным учреждениям города Череповца с целью обеспечения безопасности дорожного движения | До 31.12.2017 |
| 1.4. | Строительство и реконструкция объектов УДС | Ежегодно |
| 2. | Адаптация остановочных пунктов общественного транспорта и подходов к остановочным пунктам для обеспечения доступности инвалидам и другим маломобильным группам населения | Ежегодно |
| 3. | Проведение работ, направленных на повышение безопасности дорожного движения | Ежегодно |
| 3.1. | Устройство искусственного освещения | До 31.12.2020 |
| 3.2. | Оборудование светофорными объектами мест концентрации ДТП в местах пересечений и примыканий автомобильных дорог, в том числе разработка проектной документации | Ежегодно |
| 3.3. | Модернизация (реконструкция) светофорных объектов | До 31.12.2017 |
| 3.4. | Обустройство участков улично-дорожной сети населенных пунктов поселений и городских округов пешеходными ограждениями | Ежегодно |
| 3.5. | Оборудование нерегулируемых пешеходных переходов освещением, искусственными дорожными неровностями, светофорами Т.7, системами светового оповещения, дорожными знаками с внутренним освещением и светодиодной индикацией, Г-образными опорами, дорожной разметкой, в том числе с применением штучных форм и цветных дорожных покрытий, световозвращателями и индикаторами, а также устройствами дополнительного освещения и другими элементами повышения безопасности дорожного движения | До 31.12.2019 |
| 3.6. | Содержание технических средств регулирования дорожного движения | ежегодно |
| 4. | Проведение работ по созданию автоматизированных информационных и управляющих систем в городе Череповце | 2017-2020 |
| 4.1. | Создание подсистемы информационного обеспечения потребителей услуг транспортного комплекса (в том числе перевозок пассажиров, грузов автомобильным транспортом) в городе Череповце | 2017-2020 |
| 4.2. | Создание автоматизированной подсистемы управления дорожным движением в городе Череповце | 2018-2020 |
| 5. | Ремонт трамвайных путей, энергохозяйства и контактной сети, проведение мероприятий с целью повышения качества обслуживания пассажиров | ежегодно |
| 6. | Оборудование автобусных остановок павильонами | ежегодно |
| 7. | Ремонт трамвайных вагонов | 2016-2017 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Таблица 20 | | | | | | | |
| Детальный перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов  транспортной инфраструктуры | | | | | | | |
| № пп | Наименование работ | Ед. изм. | Кол-во | Стоимость, тыс.руб.  в ценах 2017 года | Расчет | Примечание | Год  строительства |
| 1. | Строительство ул. Монтклер от Октябрьского проспекта до ул. Рыбинской | м2 |  |  |  | выполнено 2016 год | 2016 |
| 2. | Капитальный ремонт Октябрьского моста | м2 |  |  |  | САТ | 2017-2019 |
| 3. | Реконструкция моста через реку Кошту | м2 |  | 50 737,8 | на 2016 год – 5 555,6 тыс.руб.; на 2017 год –  45 182,2 тыс.руб. | начало производства работ в 2016 году | 2016-2017 |
| 4. | Реконструкция ул. Сталеваров (в комплексном подходе), в том числе: |  |  | 10 392,2 |  |  | 2017 |
| 4.1. | Расширение проезжей части ул. Сталеваров на 1 полосу на участке от Октябрьского моста до пр. Строителей. | м2 | 1 300,0 | 7 692,2 | 1300\*4,534\*1,07\*1,058\*1,1 + 352,4 (инженерные изыскания) | где 4,534 стоимость 1м2 по объекту-аналогу ул. Раахе, 1,07,1,058-индекс-дефлятор 2017/2015, к=1,1-неучтенные затраты | 2017 |
| 4.2. | Перекресток ул. Сталеваров – Московский пр. |  |  | 1 200,0 |  |  | 2017 |
| 4.3. | Перекресток ул. Сталеваров – ул. Ленина |  |  | 500,0 |  |  | 2017 |
| 4.4. | Улица Строителей (парковочные карманы) |  |  | 1 000,0 |  |  | 2017 |
| 5. | Реконструкция перекрестка ул. Комсомольская – ул. Сталеваров |  |  | 6 000,0 |  |  | 2017 |
| 6. | Проспект Луначарского на участке от улицы Комсомольской до Курсантского бульвара | м2 | 5 250,0 | 29 641,7 | 5250\*4,534\*1,07\*1,058\*1,1 | где 4,534 стоимость 1м2 по объекту-аналогу ул. Раахе, 1,07,1,058-индекс-дефлятор 2017/2015, к=1,1-неучтенные затраты | 2017 |
| 7. | Разворотное кольцо для автобусов на улице Краснодонцев за пересечением с ул. Олимпийской |  |  | 1 500,0 |  |  | 2017 |
| 8. | Перекресток Кирилловское шоссе – Северное шоссе |  |  | 5 047,4 |  |  | 2017 |
| 9. | Реконструкция перекрестка ул. Первомайская – пр. Победы |  |  | 1 150,0 |  |  | 2017 |
| 10. | Реконструкция перекрестка ул. Первомайская – ул. Красная |  |  | 1 100,0 |  |  | 2017 |
| 11. | Реконструкция набережной на участке от ул. Милютина до пер.Красный (Туристско-рекреационный кластер «Центральная городская набережная») | м2 | 18 000,0 | 101 628,6 | 18000\*4,534\*1,07\*  1,058\*1,1 | где 4,534 стоимость 1м2 по объекту-аналогу ул. Раахе, 1,07,1,058-индекс-дефлятор 2017/2015, к=1,1-неучтенные затраты | 2017 |
| 12. | Улица Луначарского от Курсантского бульвара до ул. К. Либкнехта | м2 | 31 500,0 | 177 850,1 | то же\* | то же\* | 2018 |
| 13. | Расширение проезжей части ул. Сталеваров ( до 6 полос) на участке от ул. Металлургов до ул. Ленина | м2 | 6 300,0 | 35 570,0 | то же\* | то же\* | 2018 |
| 14. | Реконструкция ул. Городского Питомника | м2 | 24 225,0 | 136 775,2 | то же\* | то же\* | 2018 |
| 15. | Улица Ельнинская | м2 | 1 689,8 | 9 540,4 | то же\* | то же\* | 2018 |
| 16. | Улица Крайняя | м2 | 1 689,8 | 9 540,4 | то же\* | то же\* | 2018 |
| 17. | Проезд Новоселов | м2 | 3 094,5 | 17 471,7 | то же\* | то же\* | 2018 |
| 18. | Шекснинский проспект на участке от ул. Рыбинской до ул. Годовикова (с перекрестком и светофорным объектом) | м2 | 29 072,3 | 164 143,0 | то же\* | то же\* | 2018-2019 |
| 19. | Улица Набережная от Октябрьского моста до ул. Горького | м2 | 12 000,0 | 67 752,4 | то же\* | то же\* | 2019 |
| 20. | Реконструкция Северного шоссе, включая реконструкцию моста через реку Ягорбу | м2 | 58 500,0 | 330 293,1 | то же\* | то же\* | 2019 |
| 21. | Улица Сиреневая | м2 | 3 000,0 | 16 938,1 | то же\* | то же\* | 2019 |
| 22. | Улица Теннистая | м2 | 2 479,5 | 13 999,3 | то же\* | то же\* | 2019 |
| 23. | Улица Садовая | м2 | 1 406,3 | 7 939,7 | то же\* | то же\* | 2019 |
| 24. | Шекснинский проспект на участке от ул. Рыбинской до ул. Южного шоссе | м2 | 33 750,0 | 190 553,7 | то же\* | то же\* | 2019-2020 |
| 25. | Улица Ленинградская от ул. Рыбинской до ул. Липухина | м2 | 7 500,0 | 42 345,3 | то же\* | то же\* | 2020 |
| 26. | Мост через реку Шексну в створе ул. Архангельской | м.п | 1 961,0 | 12 189 854,9 | 7431728\*\*1,068\*1,055\*1,033\*1,108\*1,07\*1,058 | где 7431728 т.р. сметная стоимость по ССР в ценах 2011 года, 1,068\*1,055\*1,033\*  1,108\*1,07\*1,058-индексы дефляторы 2017/2011 | 2020 |
| 27. | Улица Радужная | м2 | 2 715,0 | 15 329,0 | то же\* | то же\* | 2020 |
| 28. | Улица Лазурная | м2 | 1 410,0 | 7 960,9 | то же\* | то же\* | 2020 |
| 29. | Улица Усадебная | м2 | 3 765,0 | 21 257,3 | то же\* | то же\* | 2020 |
| 30. | Строительство ул. Раахе на участке от ул. Батюшкова до улицы Рыбинской | м2 | 60 750,0 | 342 996,7 | то же\* | то же\* | 2021 |
| 31. | Строительство ул. Рыбинской (от ул. Раахе до ул. Монтклер) | м2 | 47 317,5 | 267 156,3 | то же\* | то же\* | 2021 |
| 32. | Улица Белинского на участке от нового моста до ул. Первомайской | м2 | 2 850,0 | 16 091,2 | то же\* | то же\* | 2021 |
| 33. | Проезд Цветочный | м2 | 4 027,5 | 22 739,4 | то же\* | то же\* | 2021 |
| 34. | Улица Цветочная | м2 | 3 150,0 | 17 785,0 | то же\* | то же\* | 2021 |
| 35. | Улица Васильковая | м2 | 3 502,5 | 19 775,2 | то же\* | то же\* | 2021 |
| 36. | Октябрьский проспект на участке от ул. Рыбинской до городской черты (южный кластер) | м2 | 23 550,0 | 132 964,1 | то же\* | то же\* | 2021-2022 |
| 37. | Реконструкция ул. Первомайской | м2 | 6 000,0 | 33 876,2 | то же\* | то же\* | 2022 |
| 38. | Продолжение пр. Победы в восточном направлении до границ города | м2 | 29 250,0 | 165 146,6 | то же\* | то же\* | 2022 |
| 39. | Реконструкция ул. Маяковского | м2 | 12 000,0 | 67 752,4 | то же\* | то же\* | 2022 |
| 40. | Улица Тополиная | м2 | 5 145,0 | 29 048,9 | то же\* | то же\* | 2022 |
| 41. | Улица Вербная | м2 | 3 607,5 | 20 368,1 | то же\* | то же\* | 2022 |
| 42. | Улица Березовая | м2 | 5 115,0 | 28 879,5 | то же\* | то же\* | 2022 |
| 43. | Строительство ул. Олимпийской от ул. Краснодонцев до ул. Боршодской | м2 | 12 000,0 | 67 752,4 | то же\* | то же\* | 2022 |
| 44. | Строительство продолжения улицы Краснодонцев от улицы Олимпийской до улицы Каштановой | м2 | 21 000,0 | 118 566,8 | то же\* | то же\* | 2022 |
| 45. | Строительство продолжения ул. Любецкой от ул. Городецкой до ул. Монтклер | м2 | 6 600,0 | 37 263,8 | то же\* | то же\* | 2022 |
| 46. | Улица Монтклер от улицы Рыбинской до ул. Липухина | м2 | 7 500,0 | 42 345,3 | то же\* | то же\* | 2023 |
| 47. | Улица Белинского на участке от нового моста до ул. Юбилейной | м2 | 6 375,0 | 35 993,5 | то же\* | то же\* | 2023 |
| 48. | Улица Ольховая | м2 | 5 632,5 | 31 801,3 | то же\* | то же\* | 2023 |
| 49. | Улица Дружная | м2 | 5 347,5 | 30 192,2 | то же\* | то же\* | 2023 |
| 50. | Улица Семенковская | м2 | 2 520,0 | 14 228,0 | то же\* | то же\* | 2023 |
| 51. | Октябрьский проспект на участке от ул. Рыбинской до городской черты (южный кластер) | м2 | 23 550,0 | 132 964,1 | то же\* | то же\* | 2024 |
| 52. | Улица Липухина на участке от ул. Монтклер до Шекснинского проспекта | м2 | 8 100,0 | 45 732,9 | то же\* | то же\* | 2024 |
| 53. | Улица Рыбинская на участке от ул. Монтклер до Октябрьского проспекта | м2 | 12 375,0 | 69 869,7 | то же\* | то же\* | 2024 |
| 54. | Реконструкция ул. Судостроительной с путепроводной развязкой | м2 | 3 750,0 | 21 172,6 | то же\* | то же\* | 2024 |
| 55. | Улица Рябиновая | м2 | 9 172,5 | 51 788,3 | то же\* | то же\* | 2024 |
| 56. | Улица Волгучинская | м2 | 8 160,0 | 46 071,7 | то же\* | то же\* | 2024 |
| 57. | Улица Кольцевая | м2 | 3 532,5 | 19 944,6 | то же\* | то же\* | 2024 |
| 58. | Строительство дороги от нового моста в створе улицы Архангельской до ул. Амосова | м2 | 40 500,0 | 228 664,5 | то же\* | то же\* | 2025 |
| 59. | Реконструкция ул. Архангельской на участке от пр. Победы до ул. Краснодонцев | м2 | 18 000,0 | 101 628,6 | то же\* | то же\* | 2025 |
| 60. | Улица Надежды | м2 | 4 410,0 | 24 899,0 | то же\* | то же\* | 2025 |
| 61. | Улица Новоселов | м2 | 3 855,0 | 21 765,5 | то же\* | то же\* | 2025 |
| 62. | Улица Новаторов | м2 | 5 235,0 | 29 557,0 | то же\* | то же\* | 2025 |
| 63. | Строительство улицы по восточной границе Заягорбского района | м2 | 17 250,0 | 97 394,1 | то же\* | то же\* | 2027 |
| 64. | Улица Южная | м2 | 4 275,0 | 24 136,8 | то же\* | то же\* | 2026-2030 |
| 65. | 1-4 Южные проезды | м2 | 5 100,0 | 28 794,8 | то же\* | то же\* | 2026-2030 |
| 66. | Строительство ул. 50-летия Октября | м2 | 15 000,0 | 84 690,5 | то же\* | то же\* | 2026-2030 |
| 67. | Продолжение ул. К. Беляева от ул. Олимпийской до восточной границы города | м2 | 39 000,0 | 220 195,4 | то же\* | то же\* | 2026-2030 |
| 68. | Продолжение ул. К.Белова вокруг 26 мкр. | м2 | 19 500,0 | 110 097,7 | то же\* | то же\* | 2026-2030 |
| 69. | Улица Оптимистов | м2 | 3 750,0 | 21 172,6 | то же\* | то же\* | 2026-2030 |
| 70. | Улица Дачная | м2 | 1 882,5 | 10 628,7 | то же\* | то же\* | 2026-2030 |
| 71. | Улица Широкая | м2 | 8 640,0 | 48 781,8 | то же\* | то же\* | 2026-2030 |
| 72. | Улица Солнечная | м2 | 1 995,0 | 11 263,8 | то же\* | то же\* | 2026-2030 |
| 73. | Улица Лазурная | м2 | 1 410,0 | 7 960,9 | то же\* | то же\* | 2026-2030 |
| 74. | Улица Вербная | м2 | 3 607,5 | 20 368,1 | то же\* | то же\* | 2026-2030 |
| 75. | Тополиный проезд | м2 | 877,5 | 4 954,4 | то же\* | то же\* | 2026-2030 |
| 76. | Улица Липовая | м2 | 2 430,0 | 13 719,9 | то же\* | то же\* | 2026-2030 |
| 77. | Улица Полисадная | м2 | 1 215,0 | 6 859,9 | то же\* | то же\* | 2026-2030 |
| 78. | Улица Жасминовая | м2 | 2 707,5 | 15 286,6 | то же\* | то же\* | 2026-2030 |
| 79. | Улица Зеленая | м2 | 4 562,3 | 25 758,6 | то же\* | то же\* | 2026-2030 |
| 80. | Улица Каштановая | м2 | 6 040,5 | 34 104,9 | то же\* | то же\* | 2026-2030 |
| 81. | Улица Ивачевская | м2 | 5 040,0 | 28 456,0 | то же\* | то же\* | 2026-2030 |
| 82. | Ивачевский проезд | м2 | 6 487,5 | 36 628,7 | то же\* | то же\* | 2026-2030 |
| 83. | Улица Ельнинская от ул. Олимпийской до ул. Ивачевской | м2 | 5 737,5 | 32 394,1 | то же\* | то же\* | 2031-2035 |
| 84. | Строительство улицы по направлению ул. Белинского вдоль набережной с подключением ул. Химиков | м2 | 52 500,0 | 296 416,9 | то же\* | то же\* | 2031-2035 |
| 85. | Реконструкция ул. Химиков со строительством двухуровневой развязки на пересечении ул. Химиков и пр. Победы | м2 | 18 000,0 | 101 628,6 | то же\* | то же\* | 2031-2035 |
| 86. | Строительство второго выхода с Северного шоссе в Заягорбский район в створе ул. Гоголя с пересечением железнодорожной линии посредством путепровода | м2 | 4 500,0 | 25 407,2 | то же\* | то же\* | 2031-2035 |
| 87. | Строительство второго мостового перехода через р.Ягорбу между Индустриальным и Заягорбским районами в створе ул. К.Либкнехта и Белинского (на расчетный срок) | м2 |  |  |  | нет аналогов | 2031-2035 |
| 88. | Продление ул. Боршодской в восточном направлении и далее вдоль кладбища в южном направлении | м2 | 18 000,0 | 101 628,6 | то же\* | то же\* | 2031-2035 |
| 89. | Продление Октябрьского пр. до внешней автодороги | м2 | 28 500,0 | 160 912,0 | то же\* | то же\* | 2031-2035 |
| 90. | Развитие системы магистральной сети Зашекснинского района | м2 |  |  |  |  | 2031-2035 |

\*Примечание:

в графе «Расчет» стоимость производства работ рассчитывается следующим образом:

из графы «Кол-во» показатель в м2 последовательно перемножается на параметры 4,534\*1,07\*1,058\*1,1,

где: 4,534 – стоимость 1м2 по объекту-аналогу ул. Раахе;

1,07 и 1,058 – индекс-дефлятор 2017/2015;

к=1,1 – неучтенные затраты

4.1. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Согласно общим требованиям по проектированию пешеходных и велосипедных дорожек размещение пешеходных и велосипедных дорожек в границах полосы отвода автомобильной дороги должно осуществляться в соответствии с документацией по планировке территории и согласовываться с органами местного самоуправления.

В соответствии с разработанной градостроительной документацией (проекты планировки территорий) устройство велосипедных дорожек предполагается на следующих территориях:

Восточная часть Заягорбского района (26 мкр.);

144, 143а мкр.;

Восточная часть Зашекснинского района (100, 107-111; 116,117, 119 общегородская спортивная зона);

126-130 мкр. (территория для предоставления земельных участков многодетным семьям);

Набережная р. Шексна от Ягорбского моста до Октябрьского моста;

архитектурно-градостроительная концепция Усадьбы Гальских.

В проектах планировки территорий предполагается создание системы основных пешеходных и велосипедных направлений как внутри микрорайонов (пешеходные аллеи, бульвары, тропинки, велодорожки), так и вдоль магистральных улиц (тротуары, велодорожки, велополосы).

Структурными подразделениями мэрии города проработаны требования по проектированию пешеходных и велосипедных маршрутов применительно к городу Череповцу и разработаны несколько велотранспортных маршрутов как по проезжим частям автомобильных дорог, так и по пешеходным тротуарам, за счет их расширения (таблица 21). Единственным недостатком при разработке и устройстве данных маршрутов являются мосты города (Октябрьский, Заягорбский), так как ширина тротуаров и проезжих частей на мостах не позволяет выделить отдельные полосы для велосипедистов.

Приоритетность веломаршрутов определена в соответствии с потребностями велосипедистов города и объемом расходов на устройства маршрутов.

Новые веломаршруты соединят между собой все районы города: Заягорбский, Индустриальный, Северный, Зашекснинский, что позволит сформировать целостную и удобную инфраструктуру для велосипедистов города, а также обеспечит соединение всех элементов велоинфраструктуры логической связью с другими видами транспорта.

Кроме того, устройство некоторых веломаршрутов обеспечит доступ из городской черты к рекреационным зонам: с пр. Победы на веломаршрут в Шайменском направлении, с Октябрьского пр. на веломаршрут в сторону Зеленой рощи, с ул. Наседкина к Тропе здоровья.

Мероприятия по развитию велосипедного передвижения

Таблица 21

| Этап | Приоритетность | Район города | Веломаршруты | | Расходы (тыс. руб.) | Примечание |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| маршрут | протяженность, км |
| 1 | 1 | Заягорбский (приложение 2) | По пр. Победы от ул. Олимпийской до моста через р. Ягорбу | 9,9 | 512,6 | Веломаршрут возможно выполнить по проезжей части путем выделения линией разметки и установки дорожных знаков. При этом необходимо уменьшить каждую из полос проезжей части до 3,5 м. В случае создания велопос по пр. Победы велосипедисты и автобусы будут двигаться каждый по своей полосе |
| Индустриальный (приложение 3) | По пр. Победы от моста через р. Ягорбу до ул. Космонавта Комарова | 453,2 | Веломаршрут возможно выполнить по проезжей части путем выделения линией разметки и установки дорожных знаков. При этом необходимо уменьшить каждую из полос проезжей части до 3,5 м. |
| Северный (приложение 4) | От ул. Моченкова до ул. Краснодонцев (по мосту) | 3,8\* | 215,6 | Веломаршрут возможно выполнить в обоих направлениях проезжей части дороги |
| Зашекснинский (приложение 5) | Восстановление велопешеходной дорожки по Октябрьскому пр. на участке от ул. Любецкой до отворотки на п. Лесное |  | 557,0 |  |
| Итого по 1 приоритету | | | 13,7 | 1 738,4 |  |
| 2 | Заягорбский (приложение 2) | По тротуару в разделительном бульваре ул. Архангельской от ул. Командарма Белова до ул. Краснодонцев | 1,4 | 3 423,4 | Веломаршрут возможно выполнить путем расширения тротуара до 4,5 м, установки дорожных знаков, выполнения разметки |
| Заягорбский (приложение 2) | По ул. Краснодонцев от ул. Архангельской до парка 200-летия | 1,0 | 66,0 | Веломаршрут возможно выполнить по проезжей части за счет сужения крайней правой полосы, путем выделения линией разметки и установки дорожных знаков |
| Индустриальный (приложение 3) | По ул. Парковая от ул. Мамлеева до ул. Чкалова | 3,2\* | 237,6 | Веломаршрут возможно выполнить по проезжей части путем выделения линией разметки и установки дорожных знаков. При этом необходимо уменьшить каждую из полос проезжей части до 3,5 м. |
| Северный (приложение 4) | Вдоль Северного шоссе от АЗС до Кирилловского шоссе по четной стороне (со стороны гаражей) | 3,8 | 3 445,8 | Велодорожки во временном исполнении (набивная дорога) возможно выполнить на природном щебне |
| Зашекснинский | По ул. Монтклер от Октябрьского пр. до ул. Любецкой | 1,6\* | 142,1 | Веломаршрут возможно выполнить на проезжей части путем выделения линией разметки и установки дорожных знаков. При этом необходимо уменьшить каждую из полос проезжей части до 3,5 м. |
| Итого по 2 приоритету | | | 11,0 | 7 314,9 |  |
| ИТОГО по 1 этапу | | | | 24,7 | 9 053,3 |  |
| 2 | 1 | Зашекснинский (приложение 5) | По ул. Городецкой | 0,8 | 3 007,6 | Велодорожка возможна за счет расширения тротуара по нечетной стороне |
| По ул. Любецкой от ул. Городецкой до ул. Наседкина | 0,6 | 1 784,2 | Велодорожка возможна за счет расширения тротуара по нечетной стороне |
| От ул. Наседкина до Октябрьского пр. | 1,2 | 3 546,4 | Велодорожка возможна за счет расширения тротуара по нечетной стороне |
| Итого по 1 приоритету | | | 2,6 | 8 338,2 |  |
| 2 | Заягорбский (приложение 2) | По ул. Олимпийской от ул. К. Белова до пр. Победы | 1,9 | 65,1 | Веломаршрут двухполосный со встречным движением велополосы для движения велосипедистов возможен путем выделения одной полосы проезжей части с четной стороны от ул. К. Белова до пр. Победы с отделением от проезжей части двойной линией разметки и установкой дорожных знаков |
| Индустриальный (приложение 3) | По тротуару в разделительном бульваре ул. Сталеваров от ул. Данилова до ул. Металлургов и далее по тротуару четной стороны ул. Сталеваров до ул. Комсомольская | 2,4 | 10 963,9 | Велопешеходная дорожка возможна путем расширения тротуара до ширины 4,5м, установки дорожных знаков, выполнения разметки |
| Итого по 2 приоритету | | | 4,3 | 11 029,0 |  |
| ИТОГО по 2 этапу | | | | 6,9 | 19 367,2 |  |
| ВСЕГО на устройство новых веломаршрутов | | | | 31,6 | 28 420,5 |  |

\*Примечание: источники финансирования не определены (в общий объем финансирования мероприятия по устройству веломаршрутов не заложены).

Предложения по результатам взаимодействия с общественными организациями и отдельными горожанами, как поклонников так и противников велодвижения:

1. Установить дополнительно по 1 спортивной площадке для экстремальных направлений велоспорта: на территории МБОУ «Средняя общеобразовательная школа № 29», МБОУ «Средняя общеобразовательная школа № 30».

2. Организовать зону велоспорта в Парке Победы.

3. Организовать

3 туристических маршрута:

туристический маршрут с включением посещения Усадьбы Гальских;

центральный туристический маршрут Соборная горка – Парк Победы;

спортивный маршрут с включением посещения значимых объектов спорта города;

и 3 дополнительных прогулочных маршрута: Шекснинский проспект; Шайменское направление; Зеленая роща.

4. Создать несколько связанных между собой велотранспортных артерий по основным направлениям в городе:

Северный район – Индустриальный район;

Заягорбский район – Индустриальный район;

Северный район – Заягорбский район.

Мероприятия по развитию пешеходного передвижения

Таблица 21.1

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №  пп | Мероприятие | Ед.  измерения | Базовый показатель на 2015 год | Планируемые значения показателей по годам | | | | |
| 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| 1 | Строительство новых тротуаров, пешеходных дорожек и т.п. | м2 | - | 8 077,0 | 5062,0 | 7 953,0 | 8 866,0 | 9688,0 |
| 2 | Ремонт находящихся в эксплуатации тротуаров, пешеходных дорожек и т.п. | м2  % | 784 169,27  100,0 | 51 675,0  6,6 | 40 593,0  5,1 | 37 674,0  4,7 | 32 386,0  4,02 | 30759,0  3,8 |

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

На сегодняшний день экологическая обстановка в городе оценивается как стабильная, но, несмотря на некоторые достигнутые результаты в сфере экологии, многие вопросы до конца не решены. В городе ведутся работы по списанию автобусов с экологическим классом Евро-3, проводятся мероприятия по организации дорожного движения по системе светофорного регулирования – «зеленая волна», строятся новые транспортные развязки и дороги, однако большое количество эксплуатируемого автотранспорта в городе не соответствует современным европейским ограничениям по токсичности и выбрасывает вредных веществ существенно больше, чем зарубежные аналоги.

Основные пути снижения воздействия автотранспорта на окружающую среду и здоровье населения выделятся в следующем:

оптимизация движения городского транспорта;

разработка альтернативных энергоисточников;

дожигание и очистка органического топлива;

создание (модификация) двигателей, использующих альтернативные виды топлива;

защита от шума;

экономические инициативы по управлению автомобильным парком и дви­жением (налог на автомобили, топливо, дороги, ини­циативы по обновлению автомобилей).

Улучшение градостроительства и оптимизация городского движения транс­порта взаимноувязаны и нацелены на лучшую планировку дорог и улиц, со­здание транспортных развязок, улучшение дорожного покрытия, контроль скоростного движения.

Требуется сохранить и продолжить комплексно-целевой подход в решении вопросов по снижению воздействия автомобильного транспорта на среду обитания.

Мероприятия по снижению нагрузки от автотранспорта на окружающую среду с разбивкой по годам вошли в состав планируемых мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры (таблица 19).

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

Таблица 22

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование основного мероприятия | Ответственный исполнитель, соисполнители | Источник финансового обеспечения | Расходы по годам (тыс. руб.) | | | | | |
| 2016 г | 2017 г | 2018 г | 2019 г | 2020 г | 2021-2035 г |
| 1 | 2 | 3 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 1. Проведение работ, направ-ленных на улучшение состояния улично-дорожной сети города Череповца | Департамент жилищно-коммунального хозяйства мэрии города,  комитет по управлению имуществом города (МКУ «УКСИР») | Всего, в том числе: | 648 941,5 | 3 630 588,7 | 4 101 840,7 | 4 243 821,0 | 3 545 888,2 | 4 635 499,0 |
| городской бюджет | 291 231,1 | 275 436,6 | 262 392,0 | 275 937,2 | 231 727,0 | 595 856,0 |
| областной бюджет, федеральный бюджет | 357 710,4 | 3 355 152,1 | 3 839 448,7 | 3 967 883,8 | 3 314 161,2 | 4 039 643,0 |
| внебюджетные источники | - | - | - | - | - | - |
| Департамент жилищно-коммунального хозяйства мэрии города | Всего, в том числе: | 562 161,5 | 525 974,6 | 481 694,1 | 480 694,1 | 422 201,4 | 484 694,1 |
| городской бюджет | 285 451,1 | 259 790,6 | 215 510,1 | 214 510,1 | 213 510,1 | 218 510,1 |
| областной бюджет, федеральный бюджет | 276 710,4 | 266 184,0 | 266 184,0 | 266 184,0 | 208 691,3 | 266 184,0 |
|  | федеральный бюджет | - | - | - | - | - | - |
|  | внебюджетные источники | - | - | - | - | - | - |
| МКУ «УКСИР» | Всего, в том числе: | 86 048,6 | 3 104 614,1 | 3 620 146,6 | 3 763 126,9 | 3 123 686,8 | 4 150 804,9 |
| городской бюджет | 5 048,6 | 15 646,0 | 46 881,9 | 61 427,1 | 18 216,9 | 377 345,9 |
| областной бюджет, федеральный бюджет | 81 000,0 | 3 088 968,1 | 3 573 264,7 | 3 701 699,8 | 3 105 469,9 | 3 773 459,0 |
| внебюджетные источники | - | - | - | - | - | - |
| 2. Адаптация остановочных пунктов общественного транспорта и подходов к остановочным пунктам для обеспечения доступности инвалидам и другим маломобильным группам населения | Департамент жилищно-коммунального хозяйства мэрии города | Всего, в том числе: | - | - | - | - | - | - |
| Городской бюджет | - | - | - | - | - | - |
| Областной бюджет, федеральный бюджет | - | - | - | - | - | - |
| Внебюджетные источники | - | - | - | - | - | - |
| 3. Проведение работ, направленных на повышение безопасности дорожного движения | Департамент жилищно-коммунального хозяйства мэрии города | Всего, в том числе: | 18 977,0 | 23 700,0 | 25 900,0 | 26 900,0 | 27 900,0 | 22 900,0 |
| городской бюджет | 18 977,0 | 23 700,0 | 25 900,0 | 26 900,0 | 27 900,0 | 22 900,0 |
| областной бюджет, федеральный бюджет | - | - | - | - | - | - |
| федеральный бюджет | - | - | - | - | - | - |
| внебюджетные источники | - | - | - | - | - | - |
| 4. Проведение работ по созданию информационных и управляющих систем в городе Череповца | МБУ «ЦМИРиТ» | Всего, в том числе: | - | - | - | - | - | - |
| Городской бюджет | - | - | - | - | - | - |
| Областной бюджет, федеральный бюджет | - | - | - | - | - | - |
| внебюджетные источники | - | - | - | - | - | - |
| 5. Проведение работ , направленных на повышение спроса на общественный транспорт | Департамент жилищно-коммунального хозяйства мэрии города | Всего, в том числе: | 896,0 | - | - | - | - | - |
| городской бюджет | 896,0 | - | - | - | - | - |
| областной бюджет, федеральный бюджет | - | - | - | - | - | - |
| внебюджетные источники | - | - | - | - | - | - |
|  |  | ВСЕГО, в том числе: | 668 814,5 | 3 654 288,7 | 4 127 740,7 | 4 270 721,0 | 3 573 788,2 | 4 658 399,0 |
|  |  | городской бюджет | 311 104,1 | 299 136,6 | 288 292,0 | 302 837,2 | 259 627,0 | 618 756,0 |
|  |  | областной бюджет, федеральный бюджет | 357 710,4 | 3 355 152,1 | 3 839 448,7 | 3 967 883,8 | 3 314 161,2 | 4 039 643,0 |

6. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры городского округа «Город Череповец»

В результате реализации мероприятий Программы по строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Программы:

увеличится протяженность отремонтированных участков автомобильных дорог города, что приведет к увеличению скорости движения, снижению времени в пути, снижению вероятности ДТП;

увеличится доступность объектов транспортной инфраструктуры и качества ее обслуживания;

улучшится качество обслуживания территорий;

повысится безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения.

7. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории городского округа «Город Череповец»

Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории городского округа «Город Череповец» отсутствуют.

1. На основании данных, опубликованных Территориальным органом Федеральной службы государственной статистики по Вологодской области, в статистическом бюллетене «Жилищный фонд Вологодской области в 2015 году» [↑](#footnote-ref-1)
2. Одобрен мэром города 20.10.2015 года. Прогноз социально-экономического развития города Череповца на 2016 год и на плановый период 2017 и 2018 годов разработан на основе:

   сценарных условий, основных параметров прогноза социально-экономического развития Российской Федерации, разработанных Министерством экономического развития Российской Федерации в мае 2015 года с учетом ориентиров, приоритетов социально-экономического развития, сформулированных в указах Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 года и задач, поставленных в Послании Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации, тенденций мирового экономического развития и внешнеэкономической конъюнктуры;

   статистических данных Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Вологодской области (далее – Вологдастат); [↑](#footnote-ref-2)